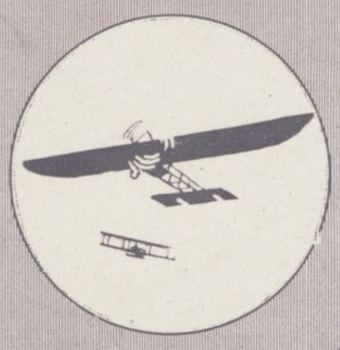
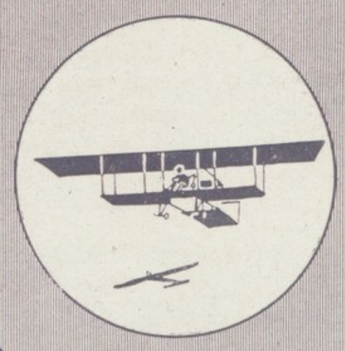
15e Année — N° 705

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

23 Mars 1912

VIE AU GRAND AIR





L'ELECTION DE VEDRINES

L'aviateur Védrines se présentait dimanche au siège de député de Limoux. Il n'a échoué que de 695 voix, recueillant 6.997 suffrages contre 7.692.

Voir page 200 et la double page.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72

La Montre-Bracelet "Femina"

LE PORTE-BONHEUR IDEAL

Description du Bijou

La Montre-Bracelet " Femina ", le porte-bonheur idéal, est le plus beau

CADEAU DE PAQUES

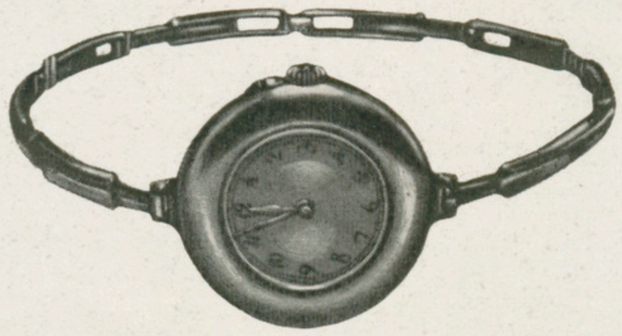
que l'on puisse offrir à une femme, à une jeune fille. Ce bijou, créé spécialement pour nos lectrices par J. Auricoste, le grand horloger de la Marine de l'État et de l'Observatoire, est

ENTIÈREMENT EN OR

La MONTRE, du format 10 lignes, porte la célèbre marque " JUST ". Le mouvement, avec son cadran or, à échappement à cylindre d'une admirable précision est garanti 5 ans.

Le BRACELET extensible, en or, est composé de 8 maillons rigides articulés. Les Montres-Bracelets sont livrées dans de luxueux écrins chiffrés aux initiales de nos lectrices.

Nous croyons être agréables à nos lectrices en créant spécialement pour elles la " Montre-Bracelet Femina ", porte-bonheur idéal, qui leur permettra d'acquérir facilement le bijou à la mode auquel s'attachera, en outre, le charme d'un porte-bonheur personnel auquel chacune pourra donner la forme préférée.



Reproduction grandeur naturelle de la Montre-Bracelet " Femina ", porte-bonheur idéal. Le Bracelet étant extensible peut s'adapter à tous les bras, quelle que soit leur grosseur.

PRIX :

N° 1. Modèle tout or, montre 10 lignes, cadran or, bracelet or extensible, 8 maillons. **195** francs.

N° 2. Modèle grand luxe, montre or, 10 lignes, cadran or, lunette émail, couleur à choisir, bracelet or et platine. **295** francs.

N° 3. Modèle de Sport ou de Voyage, montre argent, lunette or, cadran émail, bracelet cuir ou peau . . . . **95** francs

Description du Bijou

A la Montre-Bracelet " Femina " il sera loisible à nos lectrices d'adjoindre le

PORTE-BONHEUR IDÉAL

Pour cela, il leur suffira de choisir parmi les signes que nous avons réunis (voir le numéro de *Femina* du 1er mars), ou bien de nous communiquer celui qui leur paraît le plus favorable à leur destinée.

Grâce à un procédé absolument nouveau il sera fidèlement reproduit en émail imitant le

FILET ANCIEN

sur le dos du boîtier de la montre. Chacune d'elles pourra donc ainsi réaliser et porter constamment au bras son

FÉTICHE FAVORI

Le décor sera exécuté en une couleur à choisir : rouge, bleu, rose, blanc, gris, vert ou jaune

LE PLUS BEAU CADEAU DE PAQUES QU'ON PUISSE RÊVER

CONDITIONS DE PAIEMENT

Modèle n° 1 (195), **45** fr. en souscrivant et 10 paiements mensuels de 15 fr.

Modèle n° 2 (295), **45** fr. en souscrivant, et 10 paiements mensuels de 25 fr.

Modèle n° 3 (95), **25** fr. en souscrivant, et 7 paiements mensuels de 10 fr.

Franco de port et d'emballage.
Au comptant 10 0/0 d'escompte.

Un An de Crédit

Conditions valables pour la France, l'Algérie, la Suisse et la Belgique seulement.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION à adresser à " Femina ", 90, Champs-Élysées (PARIS).

Je souscris au modèle N°.....(1) de la " Montre-Bracelet Femina " pour laquelle j'adresse fr. .....(3) comptant ci-joint et je m'engage à payer le surplus à raison de fr. .....(3) par mois jusqu'à complète libération.

Je désire en outre faire graver sur le boîtier le Porte-Bonheur Idéal (2) .....
que je paierai à la suite du prix de la montre et à raison de 15 francs par mois (2).

Fait à ..... *le* *1912*

SIGNATURE :

Nom et Prénoms .....

Profession du père ou du mari .....

Adresse .....

.....

Indiquer le Porte-Bonheur choisi ou joindre les indications nécessaires pour reproduire celui qui sera envoyé.

(1) Indiquer le numéro.
(2) Effacer ce qui ne sera pas choisi ou indiquer si l'on ne veut pas le Porte-Bonheur.
(3) Indiquer les sommes.

Les encaissements sont faits par la poste le 5 de chaque mois et sans frais pour le souscripteur.

SUPPLÉMENT pour GRAVURE du PORTE-BONHEUR IDÉAL, en émail, sur le boîtier de la montre : **30** francs payables 15 fr. par mois à la suite des versements indiqués aux conditions de paiement.

La Montre-Bracelet " Femina ", spécialement réservée à nos abonnées et lectrices, ne sera pas mise dans le commerce.

Les souscriptions pour l'étranger ne sont acceptées qu'au comptant; 10 0/0 d'escompte.

LIQUEUR BÉNÉDICTINE

La Vie au Grand Air

N° 705 — 23 Mars 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie March 23 th 1912.

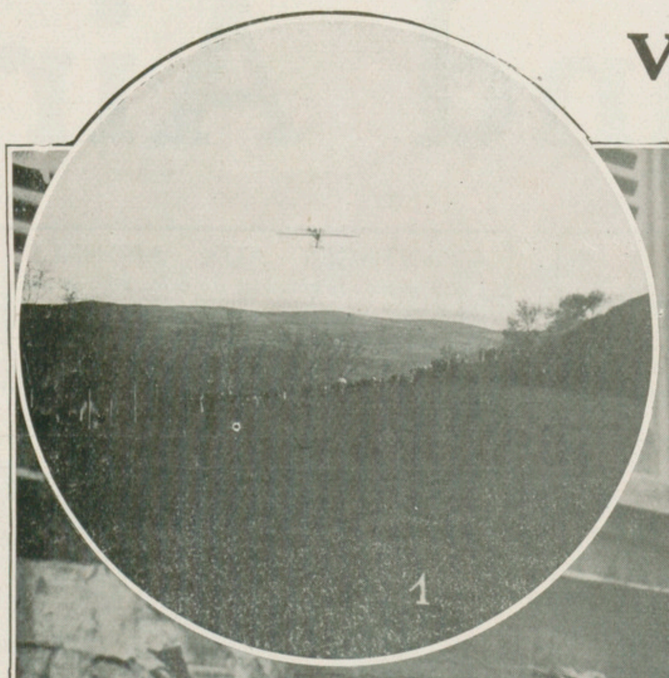
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS CYCLO-PEDESTRE

Dimanche dernier, s'est disputé au Mont-Valérien pour la deuxième fois le Championnat de France de cross cyclo-pédestre. Le parcours de 25 kilomètres était très pittoresque. Notre cliché représente Bettini, qui se classa 5e en 48 m. 44 s. 2/5. En médaillon, Christophe, vainqueur en 44 m. 36 s. 1/5

VÉDRINES CANDIDAT

(Clichés de notre envoyé spécial)



VÉDRINES FAIT APPOSER SES AFFICHES

es exploits héroïques, la parole vibrante de Védrines ont suffi à lui attirer toutes les sympathies à Limoux. — 1. Il vient en aéroplane faire un discours à Quillan. 2. L'arrivée en automobile. — 3. Le tambour de ville annonce que Védrines va voler. — 4. Le service d'ordre pendant une séance électorale.

SOMMAIRE

L'élection de Védrines .. .. Couverture
Le championnat de France de cross cyclo-pédestre .. 199
Védrines candidat 200
Le recrutement des officiers aviateurs, par le Commandant Spilleux.. 201
Les aéroplanes de guerre, par M. Marvingt 201
L'élection de Védrines, par Jacques Mortane 202
La Coupe Davis, par Géo Lefèvre. 202
La hiérarchie des sports, par Victor Breyer 202
Les Coupes de France Peugeot 203
Le Carnet du sportsman 204
Le match Bordeaux-Racing-Club de France.. 205
La première campagne électorale en aéroplane 206-207
Le match Lyon-Toulouse 208
Le championnat de boxe amateurs 209
Le développement physique de l'enfant, par le Dr Heckel. 209
La saison de courses sur route de 1912, par L Petit-Breton 209
Le moteur qu'ils demandent, par Georges Prade . .. 210
Le Bloc-Notes de la semaine 211
Les chevaux de trois ans, par René Riondet. 212
La réouverture du plat, par Stuart 212
Le Grand Prix de Nice 213
Les courses de la semaine. 214
La vie d'un Champion du Ring. par Jim Jeffries .. . 215
Notre concours de Jeffries. 216

AVIATION

Le recrutement des officiers aviateurs (1)

Pour que les officiers aviateurs se rendent utiles, ils faut qu'ils soient en communion constante avec les chefs.

[Nos lecteurs ont suivi la discussion courtoise, publiée dans nos colonnes, sur le recrutement des officiers de la cinquième arme. Après les opinions d'Alfred Leblanc, du lieutenant-aviateur Clerc, qui se faisait applaudir l'autre dimanche à la revue de Vincennes, dans des vols impressionnants, et d'un de nos meilleurs pilotes militaires, nous publions aujourd'hui, sur la même question, une étude très remarquable du commandant Spilleux, extraite d'un article très documenté et très complet, qu'il vient de publier dans le *Correspondant*. Le capitaine Félix, chef du centre militaire d'Etampes, nous a envoyé également son opinion sur le recrutement des officiers aviateurs. Le lieutenant Clerc a répondu à notre dernier article. Nous publierons dans nos prochains numéros ces avis éclairés et nous espérons que cette question qui semble passionner les pilotes militaires sera résolue, grâce à cette série, pour laquelle nous laissons nos colonnes ouvertes à tous les intéressés.]

On a dit et répété que les reconnaissances importantes ne devaient être confiées qu'à des officiers sachant bien ce qu'ils ont à voir, et jouissant de l'entière confiance de leurs chefs. Rien n'est plus exact, mais on en a tiré argument pour démontrer la nécessité d'un observateur pris dans l'entourage du général et indépendant du pilote. N'est-il pas plus logique de conclure que les aviateurs devront être bien choisis, parmi les officiers d'élite et qu'il faudra leur donner, par un contact permanent avec leurs chefs, en temps de paix, la possibilité de gagner cette confiance si désirable?

L'importance capitale de ce contact permanent des aviateurs avec les chefs qui auront à les employer, ne saurait échapper à personne. Or, quelques officiers — et malheureusement il s'en trouve parmi les conseillers naturels du ministre — préconisent pour l'aviation militaire, une organisation analogue à celle du génie ; il est inutile d'insister sur les justes critiques auxquelles celle-ci donne lieu, et de montrer combien peu elle répond aux idées universellement admises, en ce qui concerne la constitution permanente et l'instruction des grandes unités, divisions ou corps d'armée, mais il est certain que, appliquée à l'aviation de campagne, elle aurait les plus funestes conséquences. En l'adoptant, on s'exposerait à mettre brusquement, au début d'une guerre, entre les mains de beaucoup de nos généraux, un instrument qu'ils connaîtraient mal ou pas du tout et dont ils seraient par conséquent incapables de se bien servir. On s'exposerait à de bien autres inconvénients.

L'aviation exige des hommes jeunes, vigoureux, instruits et possédant, en outre, des aptitudes sportives de premier ordre, il y faut, on ne saurait trop le répéter, des officiers d'élite. Mais elle ne peut, en aucune façon, remplir toute la carrière de ceux qui s'y adonnent, elle en occupera simplement une période, en général assez courte et, pendant cette période même, elle ne leur prendra pas tout leur temps. On ne vole pas, en effet, tous les jours, surtout en temps de paix, et il importe que, tout en exécutant des vols assez fréquents pour se maintenir en état d'entraînement, les officiers aviateurs soient, dans les intervalles, mis à même d'exercer les fonctions de leur grade, soit dans la troupe, soit dans les états-majors s'ils sont brevetés. La manière dont ils sauront s'acquitter de leur service spécial ne pourra qu'y gagner et le jour où ils renonceront à la pratique de la navigation aérienne, ils n'auront rien perdu de leur valeur et de leurs connaissances militaires. Réunis au contraire loin des troupes, dans un service centralisé où ils se consacreraient exclusivement à leur spécialité, ils risqueraient, au grand détriment de l'armée et à leur propre dommage, de se laisser absorber par des questions d'ordre purement sportif, de perdre leur esprit militaire, ou de s'enliser dans une oisiveté déprimante où ne tarderaient pas à sombrer leurs plus précieuses qualités.

Pour toutes les raisons que nous venons de donner, la nécessité d'une large décentralisation de l'aviation de campagne s'impose, à notre avis, d'une façon absolue. Seule, une organisation du temps de paix, exactement calquée sur celle du temps de guerre, permettra de la réaliser utilement et de manière à mettre à profit la supériorité que nous devons surtout à l'habileté et au tempérament audacieux de nos officiers.

Sans entrer dans des détails, inutiles ici, disons simplement que la constitution, dès le temps de paix, dans chaque corps d'armée de quatre groupes d'aviation affectés, l'un à l'état-major, les trois autres à chacun des régiments d'artillerie, serait la caractéristique de cette organisation (1) Un groupe serait donné en outre à chaque division de cavalerie. Faisant partie intégrante des unités auxquelles ils seraient attachés, y contribuant dans la mesure du possible au service normal, les officiers aviateurs seraient naturellement appelés à prendre part comme tels à toutes les manœuvres, exercices avec cadres, écoles à feu, qu'auraient à exécuter ces unités. Ils y trouveraient mainte occasion d'y perfectionner leur instruction professionnelle et militaire. Ces groupes, toujours tenus sur le pied de mobilisation, seraient prêts à partir avec leurs appareils du service courant (2), surveillés avec soin et entretenus en parfait état par ceux-là mêmes qui auraient à s'en servir.

Le recrutement du personnel de chacun de ces groupes serait confié aux commandants de corps d'armée. En ce qui concerne les hommes de troupe, ils trouveraient facilement des ressources dans l'étendue de la région placée sous leurs ordres ; quant aux officiers, ils en désigneraient chaque année un certain nombre, pour être détachés dans une école d'aviation. Ces écoles, placées sous la haute autorité de l'inspecteur permanent de l'aéronautique et établies sur les points du territoire offrant les conditions les plus favorables d'installation, après avoir fait l'instruction technique des officiers, leur délivreraient le brevet de pilote. Ceux-ci seraient, à leur sortie, classés dans un corps de leur arme, tenant garnison dans une ville où se trouverait un groupe d'aviation, et toute facilité leur serait donnée pour s'entretenir et se perfectionner, en exécutant des vols assez fréquents vers les groupes voisins. On aurait ainsi, dans chaque corps d'armée, une pépinière de pilotes, où l'on viendrait choisir les meilleurs sujets pour en faire les titulaires des différents groupes.

Il faudrait environ trois cents officiers pour l'ensemble de nos corps d'armée, et, comme la carrière active d'un aviateur ne dépasse guère trois ou quatre ans, le nombre des pilotes à former chaque année serait de cent environ.

Peut-on douter que, désignés par le choix de leurs chefs, participant à la vie journalière de leurs camarades, comptant comme eux dans les éléments de combat du corps d'armée, les officiers aviateurs ne seraient appelés à y faire une toute autre figure, à y jouer, en cas de guerre, un tout autre rôle que si, tenus soigneusement à l'écart, ils y arrivaient, au jour de la mobilisation, à peu près inconnus de tous, pour offrir leurs services à des généraux qu'ils n'auraient peut-être jamais vus ?

En plaçant, comme nous le proposons, et comme cela paraît indispensable, l'aviation de campagne sous l'autorité immédiate des commandants de corps d'armée, on laisserait à l'inspection permanente de l'aéronautique une importance encore considérable. Chargée d'assurer et de sanctionner l'instruction technique des officiers, ayant dans ses attributions l'achat et la réception des appareils à mettre en service, l'examen des engins nouveaux, l'étude des progrès encore nombreux à réaliser, elle conserverait, en outre, sous ses ordres directs toutes les unités aériennes, utilisant les dirigeables, les multiplaces de toutes sortes, destinés à constituer ce que nous avons appelé l'aviation de position. Elle trouverait certainement dans ces fonctions multiples un très large emploi de toute son activité.

Commandant Spilleux.

(1) Voir les numéros 696, 698 et 704.

(1) Il semble qu'un groupe d'aviation devrait comprendre : trois officiers aviateurs, leurs trois appareils, le personnel chargé de l'entretien, les voitures nécessaires au transport de ces appareils.

(2) Un appareil de supplément serait nécessaire pour parer à un accident toujours possible au dernier moment L'emploi des appareils de service courant; dispenserait d'en constituer un trop gros approvisionnement et de garder en magasin des engins dont l'entretien est toujours délicat.

Les aréoplanes de guerre

Les expériences récentes du camp de Mailly ont été probantes.

Une splendide manifestation d'aviation militaire vient de se dérouler au camp de Mailly. Quinze de nos grands oiseaux de guerre sont venus dans les plaines de l'Aube. Malgré un vent peu favorable, plusieurs sont arrivés de Buc et de Vincennes par la voie des airs, les autres par la route.

A signaler les grandes roulottes, nids très confortables pour le transport des Blériot par voie de terre. Quatre de ces voitures sont venues à Mailly, effectuant le parcours comme elles auraient à le faire en temps de guerre. Trois ont été remorquées depuis Paris par des chevaux, l'autre par un avant-train automobile.

LE LIEUTENANT LELIÈVRE

Des manœuvres combinées avec l'artillerie du 60e régiment étaient projetées du 4 au 6. Le 5 mars, une trentaine de colonels d'artillerie, venus pour assister aux expériences, ont été reçus par le lieutenant-colonel Estienne. De nombreuses conférences leur furent faites sur les aéroplanes par les capitaines Bellenger, Echeman, Barès, par les lieutenants Migaud et Maillefert.

Les généraux Maunoury et Beltramelli, qui assistaient à la visite, s'intéressèrent particulièrement au nouvel appareil appliqué sur le monoplan du capitaine Bellenger, qui lui permet de lancer des fusées du bord de son appareil. Une démonstration du capitaine Echeman prouva l'utilité indéniable de ces fusées en temps de guerre. Nombreux sont déjà les engins destinés aux combats aériens.

Malgré un vent de tempête, le lieutenant Varcin, le capitaine Barès, le caporal Fourny prirent leur essor sur leur biplan M. Farman. Très secoués, ils firent de beaux vols avec atterrissage impeccable.

La plus intéressante épreuve fut pour la fin de la soirée. Le capitaine Echeman, les lieutenants Lelièvre et Chabert font comme on le sait un voyage de plus de 600 kilomètres avec trois des roulottes dont j'ai parlé. Partis de Paris, ils sont venus à Mailly par la route en plusieurs étapes, volant au-dessus des principaux endroits où ils s'arrêtaient, y faisant des reconnaissances de terrain.

Nous eûmes la chance d'assister à une très complète et très réussie de ces démonstrations. On ouvrit une des roulottes et l'on sortit doucement le grand oiseau. Sous l'habile direction de deux officiers aviateurs, il ne fallut que 18 minutes aux mécaniciens pour que le monoplan dont les ailes étaient démontées et le fuselage replié en deux, fut prêt à partir.

Malgré un vent de plus de 22 mètres, le lieutenant Lelièvre s'éleva d'un coup d'aile, à plus de 300 mètres. Ce fut un des vols les plus émouvants de ceux auxquels j'aie assisté. Le pilote rétablit d'une façon constante, par l'équilibreur et le gauchisseur, le frêle esquif balloté dans la tempête. Ce n'est pas sans une certaine émotion que les aviateurs présents suivaient le minuscule oiseau dans l'Océan aérien.

Tout à coup, en passant au-dessus du groupe des officiers supérieurs, le pilote lança un message. Le vent l'entraîna assez loin, mais des cyclistes le rapportèrent au lieutenant-colonel Estienne qui nous donna lecture de ces lignes parfaitement tracées :

« Ce papier prouvera, je l'espère, que l'on peut par-
« faitement écrire à bord, même par grand vent. »

« Signé : Lelièvre ».

Le lieutenant-colonel Estienne certifia l'authenticité du papier de bord et demanda au général Maunoury de bien vouloir l'accepter en souvenir de cette belle prouesse militaire.

Lorsque le lieutenant Lelièvre revint parmi nous, après un atterrissage de maître-oiseau, malgré la soufflée qui augmentait, il fut chaudement félicité par les généraux, colonels et autres officiers présents.

Onze minutes seulement après l'atterrissage, l'oiseau démonté réintégra son nid.

Le lendemain, le général Roques et le colonel Hirschauer suivirent de nouveaux exploits des pilotes militaires. Le général Maunoury donna l'exemple de la vaillance, comme passager, en montant à plus de 1.000 mètres avec le capitaine Barès, puis il fit d'autres reconnaissances avec le lieutenant Battini et E. Renaux. Le capitaine Bellenger, les lieutenants de Rose, Yence, Noé, Varcin, Marzac, Nicaud, purent sans difficulté, après leur vol, remettre les renseignements réclamés par les commandants d'artillerie.

Marie Marvingt.

L'élection de Védrines

En 7 jours de campagne, Védrines a recueilli 7.000 voix.

JULES VÉDRINES a bien failli être élu député dimanche dernier et nous aurions tous été heureux de le voir prendre sa place à la Chambre. En une semaine de campagne, il a réussi à s'assurer 7.000 voix. Il n'a été battu que de 695 voix par son concurrent, maire de Limoux et conseiller général depuis plus de 30 ans, soutenu par M. Dujardin-Beaumetz et par le gouvernement. C'est dire que la lutte fut chaude et qu'il s'en fallut de peu que l'aviateur ne passât. Ce qui est le plus curieux à constater, c'est que dans les villes, Védrines avait un avantage considérable et qu'il n'a été battu que dans les petites campagnes. Cette constatation ne manque pas d'imprévu et laisse le champ ouvert aux hypothèses. Une émeute faillit se produire lorsque le résultat fut proclamé. Tous les partisans de Védrines avaient envahi la sous-préfecture, prétendant que les urnes avaient été truquées. La presque unanimité des Limouxins ayant voté pour le héros de Paris-Madrid, ceux-ci ne pouvaient croire qu'il pût être battu.

L'ATTENTE DES RÉSULTATS.
MM. Piettre, sous-préfet; Bonnail, Dujardin-Beaumetz et Védrines.

Rarement, campagne plus adroite fut faite. D'abord l'originalité du spectacle aérien offert par le candidat faisant sa tournée en aéroplane n'était pas pour déplaire à la population. On le voyait partout, ce diable de Védrines, dans la même journée, tandis que son concurrent en était réduit à faire ses visites en automobile, et voyait son adversaire s'enfuir dans les airs. De plus, Védrines sut s'attirer la sympathie de tous par la beauté de ses gestes et par son affabilité. Un exemple vous le montrera : un soir, à Espéraza, une troupe de passage devait donner une représentation. Le candidat-aviateur faisant une conférence à la même heure; personne ne se présentait au contrôle du théâtre. Mis au courant de ce qui se passait, Védrines demande au directeur de la troupe quelle était la recette sur laquelle il comptait :

— Une centaine de francs, répond l'impresario.

Et, aussitôt, Védrines lui remet un billet de cent francs, en lui recommandant de n'en rien dire, puis il organise une quête, à l'issue de son discours, et fait donner la représentation pour que tous les habitants d'Espéraza puissent y assister gratuitement. N'est-ce pas là un beau trait de simplicité et de générosité?

Contrairement à ce qui se fait d'ordinaire, le recordman de la vitesse avait avoué que, ne connaissant rien des besoins du pays, il prendrait un secrétaire à qui il abandonnerait ses 15.000 francs et qui s'occuperait de cette partie du mandat. Quant à lui, il irait à la Chambre surtout pour défendre les intérêts de l'aviation militaire. Que.qu'un crut, un soir, trouver un argument sans réplique en lui disant: « Vous ne savez même pas distinguer un champ de betteraves d'un champ de navets ! — Et M. Bonnail, répondit-il, est-ce en faisant du drap depuis sa plus tendre enfance, qu'il a appris à les reconnaître ? » Il n'avait pas tort, il faut l'avouer. Je crois qu'à la Chambre des Députés, ils sont nombreux, ceux qui ne sont pas très au courant des questions intéressant leur circonscription, et qui ne connaissent rien de la politique. Cela les empêche-t-il d'être réélus ? Védrines, lui, qui s'est élevé — on peut le dire — à la force du poignet, dont l'intelligence est très ouverte, le bon sens très éclairé, aurait pu rendre de très grands services au Parlement. On s'est plu à le faire passer pour un être grossier et sans éducation. Il ne se cache pas d'être un ancien ouvrier, il rappelle, avec plaisir, qu'il y a deux ans, il gagnait 0,50 centimes de l'heure, comme tourneur. Il n'en a que plus de mérite. Les journalistes lui ont fait prononcer des paroles qu'il n'a jamais dites. Et cette réputation lui a fait quelque tort. Mais il suffit de causer quelques instants avec lui pour se rendre compte de ce qu'il est réellement. D'ailleurs nos lecteurs le connaissent par les articles qu'il a donnés dans la *Vie au Grand Air*. Védrines a été battu, mais il en appelle. Il possède d'ailleurs un curieux document sur lequel il compte appuyer sa réclamation.

Commune de Montazels (Aude). — Note de service.

Le 15 mars 1912.

Mon cher Monsieur Ch...

Je vous remets la carte d'un électeur qui est employé à l'hospice de Limoux. Il faudrait faire voir ce jeune homme par quelqu'un et s'il n'est pas inscrit à Limoux, voir de le faire venir (sic) à Montazels, en lui recommandant de venir pour Bonnail. Enfin, voyez cela, vous qui êtes sur place. Bien sincèrement à vous.

PAUL B..

C'est beau, la politique ! Et on se demande si, après tout, Védrines ne ferait pas mieux de voler au-dessus de ces combinaisons.

JACQUES MORTANE.

TENNIS

La coupe Davis

Nos joueurs sont aujourd'hui de taille à s'attribuer le glorieux trophée.

LA France disputera cette année la Coupe Davis, Voilà une toute petite phrase, qui semble bien simple, bien anodine, et qui pourtant constitue un véritable événement dans l'histoire du sport français.

Ce trophée se dispute par équipes nationales, et le pays qui le détient a le privilège de n'avoir pas à se déplacer; si, d'autre part, plusieurs nations le défient la même année, ces dernières doivent tout d'abord s'entrebattre en des éliminatoires qui désignent une seule d'entre elles pour aller disputer définitivement la Coupe au « tenant ».

On voit donc que le pays détenteur a un avantage considérable, par le fait qu'il est dispensé des éliminatoires, et surtout parce que ses joueurs jouent chez eux, sans avoir à faire un lointain déplacement.

Jusqu'ici, trois pays ont été seuls à se disputer le glorieux challenge, les îles Britanniques, l'Australasie et l'Amérique.

Ce fut l'Amérique qui l'enleva pour la première fois, en 1900, le conservant en 1902 pour se le laisser enlever en 1903 par les Iles Britanniques. qui le gardèrent en 1904, 1905 et 1906, mais l'année 1907 vit la victoire de l'Australasie à qui, depuis cette époque, on n'a pu ravir la Coupe Davis, qui est toujours là-bas, bien loin de l'Europe.

Il y a seulement cinq ou six ans, nous aurions considéré comme un exploit fabuleux pour le tennis français une victoire dans ce challenge international. Evidemment, nous commencions à voir nos joueurs se rapprocher des grandes raquettes étrangères, Decugis s'imposait déjà, et le temps n'était plus où nous considérions les Doherty et les grands joueurs américains ou australiens comme des phénomènes auprès desquels nous n'étions que de tout petits enfants.

Mais, comme en football, comme en boxe et en course à pied, nous avons fait d'immenses progrès en ces dernières années, et vu l'éclosion de plusieurs champions français, capables des plus belles victoires sur leurs maîtres d'hier.

Decugis n'est plus isolé; il n'est même plus, probablement, le plus dangereux de nos grands cracks; Germot est presque relégué au second plan. Et tous nos espoirs se portent aujourd'hui, légitimement, sur des jeunes, tels que Gobert et Laurentz, des joueurs de dix-huit ans, puissants, fins, adroits et courageux; et le tennis francais, déjà, compte les plus belles victoires internationales et a enlevé aux Anglais, sur leur propre sol, quelques-uns des championnats les plus importants.

Et voilà qu'en cette année 1912, enfin ! la France a le droit d'entrer en lice pour la fameuse Coupe Davis, et le droit, aussi, d'espérer la ramener en Europe.

La tâche sera dure, puisqu'il nous faudra tout d'abord battre l'Angleterre, et battre l'Amérique, puis ensuite, au cas d'un double succès, faire le lointain voyage d'Australie.

Nous avons la possibilité de sortir victorieux d'une aussi dure compétition. Avec des Gobert, des Laurentz et des Decugis, je crois que nous pouvons affronter n'importe quelle équipe au monde.

Mais du moment que nous avons décidé de faire ce gros effort, il faut que nous le fassions sérieusement, avec tous les atouts dans notre jeu.

Sinon, il est inutile de commencer, mais la Coupe Davis est un trop gros enjeu, et le coup de tonnerre serait trop beau, si c'était la France qui ramenait le fameux challenge en Europe, pour que nous ne soyions pas certains que nos joueurs feront tout pour arriver au succès final.

Notre heure de chance est venue : saisissons-la.

GÉO LEFÈVRE.

La hiérarchie des sports

Les sports supérieurs sont ceux qui ne comportent pas de facteurs étrangers.

UNE des questions les plus intéressantes parmi celles qui figurent depuis longtemps déjà à l'ordre du jour de la presse spéciale, où elles reviennent pour ainsi dire périodiquement, consiste à définir exactement le terme sport. Et la tâche ne doit pas être très facile, puisqu'on n'a jamais pu arriver à établir une définition satisfaisante, bien qu'il en soit sorti de multiples des cerveaux qui se sont exercés là-dessus.

Or, voici un nouveau sujet de débat sportif qui me paraît tout aussi intéressant et qui aura au moins le mérite de la nouveauté, car je ne crois pas qu'il ait déjà été soulevé. Il s'agit d'établir parmi les différents sports une sorte de classification basée sur leur valeur sportive au sens puriste du terme. Car — sur ce point, nous sommes tous d'accord — il est indiscutable que le vrai sportsman ne saurait accorder la même valeur à tous les exercices, passe-temps ou simplement distractions que nous cataloguons peut-être inconsidérément sous la même étiquette générique. Sans cela, nous en arriverions à consacrer cette absurdité que le monsieur qui va assister a une réunion de courses hippiques ou cyclistes fait du sport au même titre que l'athlète qui se livre à une partie de football ou prend part à un cross-country.

Mais j'entends déjà l'objection des intransigeants du sport. Ils se refusent à considérer comme tel tout ce qui n'entre pas dans la catégorie des exercices sinon violents du moins exigeant une dépense réelle de force musculaire. Pour eux, celui qui se contente d'assister à un spectacle sportif ne gagne nullement le droit au titre de sportsman, pas plus que le bon bourgeois qui conduit dominicalement sa famille à la campagne dans une paisible 8-chevaux.

Malheureusement, une fois engagé dans cette voie, il est fort difficile de trouver une limite raisonnable et de décider où commence le sport, et où il finit. Est-ce lorsqu'une 100 chevaux de course remplace la paisible voiturette? est-ce avant? est-ce après? Quelle que soit la réponse, point n'est besoin d'être grand clerc pour la qualifier d'arbitraire.

C'est pourquoi je crois préférable de se tenir dans un juste milieu et tout en élargissant le plus possible les conditions qui suffisent à qualifier quelqu'un de « sportsman, » on se bornera à reconnaître qu'il existe dans la valeur respective des divers exercices une véritable hiérarchie. Il ne nous restera plus alors qu'à tenter d'établir un classement rationnel, et là-dessus je crois que l'accord ne sera pas difficile.

Personne ne contestera en effet sérieusement — écartant les préférences personnelles, qui n'ont rien à voir dans la discussion — que les sports les plus sportifs (excusez ce pléonasme qui rend bien ma pensée) sont ceux dans lesquels n'intervient aucun facteur étranger à la seule force musculaire ou la seule volonté humaine. Et une fois ce principe admis, il sera facile, autant que logique, d'ajouter que tous les sports qui ne procèdent pas de cette école perdront de leur valeur à mesure que s'augmente l'importance de l'adjuvant qu'ils pourront comporter.

Il en résulte que le premier des sports sera le plus naturel, c'est-à-dire la course à pied. Et, à la réflexion, quoi de plus exact? Voici une compétition où l'homme est livré à lui-même, sans autres moyens que les siens propres, et appelé à lutter contre des adversaires, que rien, à part leur supériorité intrinsèque, ne peut avantager. Sur ce point-là, donc, nous serons tous d'accord : le pedestrianisme et aussi la natation sont les plus sportifs de tous les sports.

(A suivre.) VICTOR BREYER.

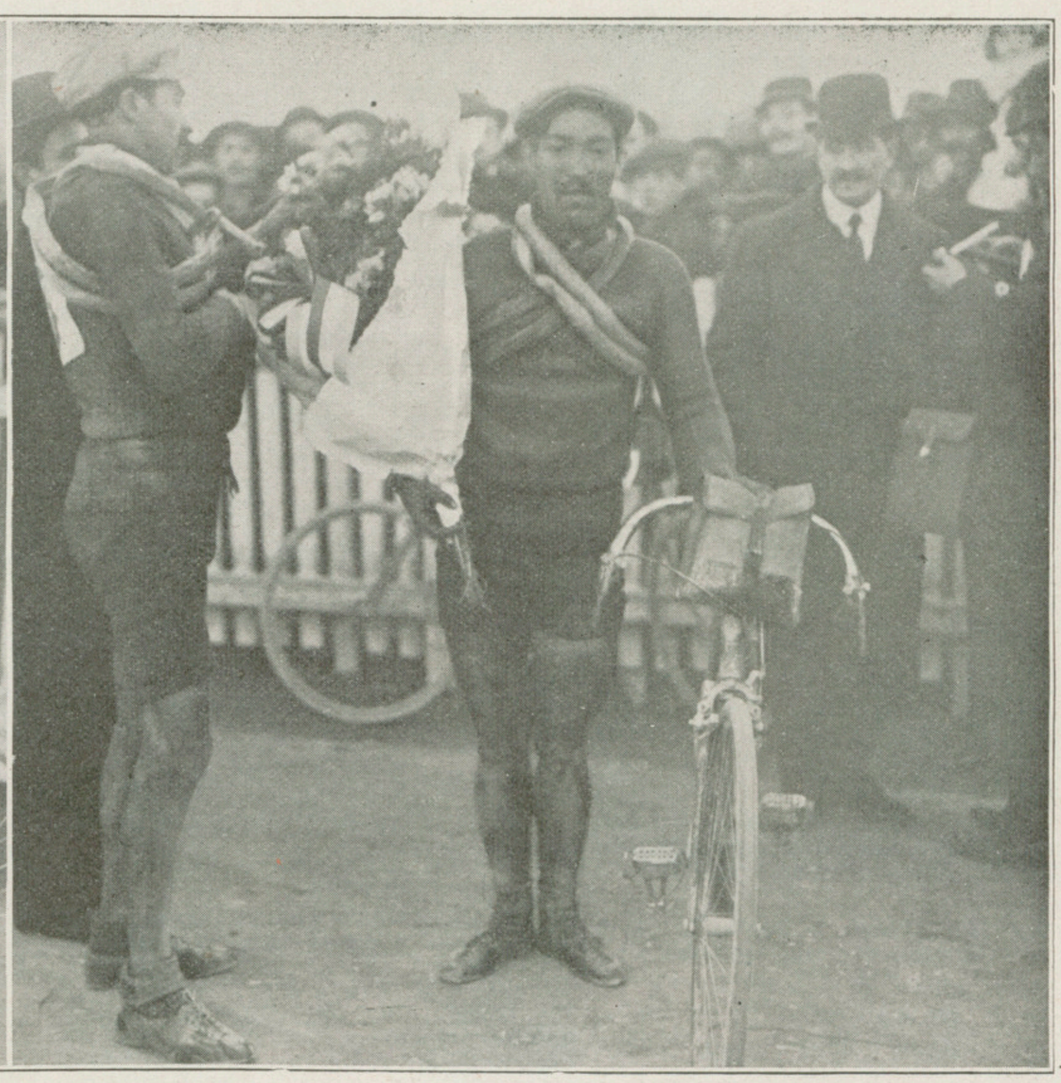
Le Service des *Impressions Pierre Lafitte et Cie* édite, en ce moment, pour des maisons d'aéroplanes, d'automobiles, de cycles, des catalogues et plaquettes qui sont de petites merveilles d'exécution.

La collaboration de dessinateurs, de photographes renommés, un outillage très moderne, permettent aux *Impressions Pierre Lafitte et Cie* d'exécuter, dans des conditions exceptionnelles, les catalogues illustrés. affiches artistiques, cartes, menus, programmes, etc.. etc.

LES COUPES DE FRANCE PEUGEOT

NOVO A L'ARRIVÉE A MARSEILLE

Novo, bien qu'ayant la clavicule cassée gagnait, le 21 février, la seconde étape, Nice-Marseille, de la coupe de Provence.



COLLET VAINQUEUR DE LA COUPE DE PROVENCE

Collet, sur bicyclette Peugeot, s'attribua la première place du classement général dans la coupe de Provence disputée les 18 et 21 février.

LA COUPE DU LANGUEDOC : LE PASSAGE A LIMOUX

Le 14 mars se disputait, sur le parcours Toulouse-Perpignan par Limoux, la première étape de la coupe du Languedoc, elle revint à Millagou sur Peugeot. En médaillon, le ravitaillement de Limoux.

LAGARRIGUE PREND DES BANANES

A Limoux, Barthelemy, qui tient le ravitaillement gratuit, offre des bananes à Lagarrigue.

On sait que la maison Peugeot a entrepris la décentralisation du sport cycliste en France.

Cette année elle organise, pour les indépendants, une série de coupes, onze exactement, qui se dérouleront dans chacune des anciennes provinces françaises. Deux ont déjà été disputées : celle de Provence et celle du Languedoc ; bientôt nous verrons courir les Coupes de Guyenne, d'Auvergne, etc.

Les 18 et 21 février dernier s'est disputée la Coupe de Provence sur le parcours Marseille-Nice, par Digne et Nice-Marseille, par Draguignan, la victoire revint à Collet, sur Peugeot ; Novo, sur Peugeot également, bien qu'ayant la clavicule cassée,se classait, à force d'énergie, premier de l'étape Nice-Marseille.

Les 14 et 17 mars se courait la Coupe du Languedoc, Toulouse-Perpignan par Limoux et retour à Toulouse par Béziers. La première place du classement général a été attribuée à Millagou, qui enleva d'ailleurs l'étape Toulouse-Perpignan. Lagarrigue, un autre champion de Peugeot, prenait la quatrième place du classement général. Le beau programme qu'a élaboré la grande marque de Valentigney s'étend jusqu'au mois d'août et il nous vaudra, de belles émotions sportives.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Les deux demi-finales, disputées dimanche dernier, laissent en présence, pour le championnat de France de football rugby, le Racing Club de France et le Stade Toulousain. Pour la première fois, depuis douze ans, le club doyen va se trouver dans la finale d'où, par contre, le Stade Bordelais disparaît, après y avoir figuré pendant huit années consécutives.

Il semblerait donc que cette année 1912 dut voir se modifier de fond en comble, le classement des équipes de première série. Mais c'est plutôt une apparence qu'une réalité. Les champions de l'année dernière, ont opposé, en effet, à leurs adversaires, une résistance acharnée, et jamais la victoire ne resta aussi longtemps indécise. Au bout de deux mi-temps, rien n'était encore marqué par aucune des deux équipes; rien encore après vingt minutes de prolongation. Ce n'est que dans les dernières vingt minutes, que deux essais, dont l'un converti en but, furent marqués par les Parisiens, tandis que les Bordelais sauvaient l'honneur en réussissant un drop-goal. Et la partie se termina dans l'obscurité, pendant que 15.000 spectateurs acclamaient les deux équipes, littéralement épuisées par deux heures d'un jeu dur, mais un des plus beaux qu'il ait été donné de voir sur nos terrains français.

Pendant ce temps, le Football Club de Lyon, se faisait battre, sur son propre terrain par le Stade Toulousain. La « Vierge Rouge », car c'est ainsi qu'on désigne l'équipe Toulousaine, reste donc invaincue. Sera-t-elle invincible? Elle aura pour elle, cette supériorité que donne la confiance en soi, après cette série incroyable de victoires qui s'étend sur toute une année. Mais le club doyen a à cœur de défendre non seulement son honneur, mais celui de Paris. Parviendra-t-il à ramener le challenge qui, depuis 1909, a fui la capitale? Il le mérite vraiment car, jamais peut-être, la province ne parut plus redoutable qu'elle le fût en 1912. Si, dans une année qui vit des équipes comme Nantes, comme Périgueux, comme Bayonne surtout, qui pouvaient toutes prétendre à se trouver dans la finale et à y triompher, le Racing l'emporte, il aura bien mérité de Paris.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 24 MARS. — Rugby. — Paris : Cercle amical contre Paris Université Club.

DIMANCHE 24 MARS. — Cyclisme. — Course Paris-Tours. Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 24 MARS. — Hippisme. — Courses à Auteuil (Prix Robert Hennessy).

LUNDI 25 MARS. — Rugby. — Newport: France-Pays de Galles.

MERCREDI 27 MARS. — Cross-country. — Edimbourg : Cross des cinq nations.

VENDREDI 29 MARS. — Hippisme. — Courses à Maisons-Laffitte.

Bon chien chasse de race...

Les exploits de notre Roland Garros national empêchaient depuis longtemps de dormir son jeune cousin Raoul. Celui-ci, qui étudiait l'automobile, lâche ce sport et se consacre maintenant à l'aviation, dans l'espoir de voler sur les traces de son glorieux aîné. Raoul Garros vient de passer son brevet à l'école de Lyon et va bientôt faire parler de lui.

Son cousin, qui va probablement revenir du Brésil, le mois prochain, l'initiera aux mystères du sport, dont il a fait un art et, de même que nous possédons deux courageux Védrines, nous compterons deux virtuoses Garros.

Publicité aérienne.

Le jeune aviateur Pourpe, qui s'est signalé, la saison dernière, par de magnifiques vols dont la traversée de la Manche, aller et retour, dans sa plus grande largeur, est en ce moment à Saint-Omer où, quotidiennement, il se fait admirer dans ses évolutions pleines d'audace. Mais voulant joindre l'utile à l'agréable, Marc Pourpe jette des nues des prospectus où il explique l'affaire pour laquelle il vole, Il y demande des souscriptions d'actions à ceux qui recevront le papier et conclut: « Marc Pourpe vous en sera reconnaissant et vous envoie, du haut des airs, son plus cordial salut. »

Tarif kilométrique.

M. Deutsch de la Meurthe vient d'offrir un prix pour inciter les aéronautes à battre le record du monde de la distance détenu par M. Emile Dubonnet. Il s'agit d'une prime de 2 francs par kilomètre offerte au pilote d'aérostat, membre de l'Aéro-Club de France, qui parviendra à faire mieux que le recordman actuel.

Automobile d'un nouveau genre.

Le *Matin* est un journal dont les articles sont toujours bien traités. C'est pourquoi nous avons éprouvé quelque étonnement en y trouvant vendredi dernier les lignes suivantes au sujet d'un vol d'automobile :

« La particularité de ce modèle consiste dans sa mise en marche à gauche. On sait que cette manœuvre se fait à droite, à l'ordinaire ». Heureusement que le rédacteur nous initie à ce mystère de l'automobile. Puis plus bas :

« Il est à présumer que les malfaiteurs, ignorant la particularité de la mise en marche, ont démarré en troisième vitesse pour « démultiplier » le moteur. Au bout de 400 mètres environ, la chaîne de transmission sauta; le baladeur et le pignon furent même complètement faussés. »

Mais c'est donc l'automobile de l'Apocalypse dont il est question dans cet article ?

La défense sportive.

Un nouveau groupe vient de se former à la Chambre des députés: le groupe de défense sportive. La présidence a été donnée à M. Messimy, ancien ministre de la Guerre. Ont été désignés ensuite: MM. Paul-Boncour et Bureau, vice-présidents, Paté, secrétaire, Doussaud. trésorier, Ceccaldi, questeur. Nous sommes convaincus que ce groupe fera du bon travail et qu'il saura soutenir le sport chaque fois que nous ferons appel à son intervention. C'est un acheminement vers le ministère des sports qui ne serait, ma foi, nullement déplacé.

Mort de Gus Ruhlin.

Gus Ruhlin, le poids lourd d'Akron, qui fut très réputé, il y a quelque dix ans, vient de mourir à Brooklyn (New-York), d'une attaque d'apoplexie. Il était né à Canton. dans l'Ohio, en 1872. Tom Sharkey le knock-outa en une reprise à Coney-Island, au cours d'un match qui fit grand bruit. Ruhlin appela de sa défaite et triompha de Sharkey en deux combats ultérieurs. Il combattit deux fois en Californie contre James-J. Jeffries. Il fit une fois match nul en 20 reprises et la seconde fois, Jeffries le mit knock out à la cinquième. Il fournit une terrible rencontre contre Fitzsimmons, à Madison Square Garden, en 1900, et ce fut le commencement de sa fin. Kid Mac Coy. enfin, triompha de lui, en 20 rounds, à Syracuse.

Parmi ses victoires, citons celles qu'il remporta sur Peter Maher, Marvin Hart, entre autres, mais il ne fut jamais admis à passer pour un champion possible. Après le vote de la loi Horton, il se consacra à la lutte. Ces dernières années, il avait ouvert un bar, avenue Myrthe, à Brooklyn.

A quelque chose, malheur est bon!

Si nous avons eu à regretter la mort de l'infortuné Belli, nous avons eu par contre la joie d'entendre l'une des plus belles plaidoiries qui puisse être prononcée en faveur du sport. Il s'agit du discours de notre éminent confrère Tristan Bernard sur la tombe du pauvre boxeur. Nous regrettons de ne pouvoir le donner *in extenso*, nous n'en donnerons que quelques phrases :

« On a souvent reproché à des ironistes de ma connaissance de ne pas respecter assez les gloires soi-disant consacrées. Etait-il dû, cet irrespect, à un sentiment de haine, à un besoin de dénigrement ? Ne croyez pas que l'on décrie la vraie grandeur. Mais par respect, par amour de la grandeur véritable, on se doit d'attaquer sans relâche la grandeur usurpée. Ce qui fait que les gloires du sport désarment l'ironie, c'est qu'elles sont, elles, bien certaines. Nous sommes ici sur le terrain de la vérité... Notre devoir,... c'est en encourageant les sports, de faire sortir de l'ombre les énergies qui sommeillent, de leur fournir des occasions, de donner sa chance de gloire à chaque héros inconnu. Au fond, la tâche du poète moderne n'est pas d'amuser la jeunesse paresseuse par le récit d'imaginaires exploits, d'une possibilité incertaine et peu engageante : ce serait plutôt de susciter de véritables hauts faits pour les raconter après à d'autres jeunes gens qui les imitent. Il ne faut plus que la poésie travestisse et grandisse faussement la vérité, mais qu'elle élève la vérité à sa hauteur. Certes, on peut exalter les âmes à l'aide de fictions. Mais l'action vraie d'un aviateur ou d'un athlète stimule mieux leurs émules, puisque l'exploit dont il est parlé se trouve être à la portée de l'énergie humaine qui, étant allée jusque-là, est capable d'aller plus loin encore, plus loin que le glorieux jalon. »

Que peuvent répondre à cela les détracteurs rachitiques et anémiques du sport ?

Il est bon d'avoir des amis.

Damasso, champion de France amateur des poids légers en 1911 et des poids mi-moyens en 1912 est heureux d'avoir des relations. Les derniers championnats ont donné une preuve du parti-pris vraiment exagéré des autorités compétentes, en l'espèce les juges, vis-à-vis du brave Damasso. Battu dans trois rencontres, notamment par Eglésias qui lui administra une cuisante correction, il était toujours cependant déclaré vainqueur. Et la finale lui fut acquise après un combat où son adversaire, moins scientifique il est vrai, avait eu sans cesse le dessus. Aussi, je vous avoue qu'on entendit quelque charivari aux séances où il boxait, car le public juge souvent plus sainement que les arbitres. Vraiment il est parfois agréable d'avoir des protections.

Pour le football français.

De plus en plus, chaque fois qu'une équipe représentative de la France est choisie pour défendre nos couleurs contre l'étranger, les commissions compétentes la composent d'éléments surtout étrangers. C'est notre façon à nous d'encourager le sport chez les nationaux. Aussi ne devrons nous pas nous étonner si l'un de ces jours le team de France de rugby est ainsi constitué :

Arrière, le nègre Auguste, (S. C. U. F.). *Trois-quarts :* le Gallois Roe (Bayonne), l'Anglais Dean (le Havre), l'Anglais Hayward (Tarbes), l'Anglais Griffiths (R. C. F.). *Demis :* le Gallois Percy Bush (Nantes), le Gallois Morgan (Bordeaux). *Avants :* les Anglais Peacock (Stade), Williams (Burdigala de Bordeaux), Jones (Burdigala de Bordeaux), Potter (Cognac), Lawles (Cognac) et le nègre Eutrope (S. C. U. F.).

Pour sauver l'honneur, peut-être pourrait-on faire appel, pour les deux autres postes, à Failliot, Mauriat, Communeau, Burgun ou Forgues, mais en dernier ressort seulement. Bien entendu, les officiels du voyage ne pourraient être que MM. Allan H. Muhr et Rutherford, de la commission centrale de l'U. S. F. S. A. et l'arbitre, M. Wolley.

Il n'était donc pas blessé la veille ?

Le jour de la Mi-Carême, le Vélodrome d'Hiver offrait un vrai régal aux partisans de la course à pied. Kolehmanen et Bouchard allaient rencontrer leur vainqueur du cross international, Hans Holmer. C'était du vrai nanan ! Malheureusement, Hans Holmer s'était blessé à l'entraînement et ne put prendre le départ.

Plus malheureusement encore, on ne prévint le public qu'au moment où la course allait se disputer. S'il y avait eu du monde, peut-être aurait-on entendu des protestations. On décida alors d'augmenter la vitesse des deux concurrents qui restaient en ligne. C'est ainsi qu'on compte à leur actif un tour de plus qu'on ne devait, ce qui permit à Bouchard de couvrir 635 mètres en 1 minute 15 vers la fin de l'épreuve ! ! Enfin Kolehmanen, qui revenait très fort dans les dernières foulées, déclara à l'un de nos amis qu'il n'avait pas battu Bouchard parce que de cette façon une revanche attirerait la foule !

Après Pau-Paris.

Tabuteau a fait son raid Paris-Pau dans des conditions vraiment économiques, puisque, malgré sa vitesse moyenne de 150 kilomètres à l'heure, il ne dépensa que 75 litres d'« Automobiline » : 40 litres de Pau à Poitiers et 35 litres de Poitiers à Paris. Cette constatation se passe de commentaires!

Les souscriptions pour la cinquième arme.

Dans cette avalanche de dons offerts pour l'achat d'aéroplanes, on reste stupéfait en constatant que nos députés n'ont pas eu l'idée de participer à la souscription. N'auraient-ils pas pu prélever une certaine somme sur les appointements que nous leur payons de notre poche. Et à eux tous, ils auraient peut-être pu offrir un aéroplane de 15.000 francs à l'armée. On l'aurait appelé, comme de juste, « le 15.000 ». Et ç'aurait été la première fois que nous n'aurions pas regretté de voir nos parlementaires toucher aussi cher.

Nouvelle à la main.

La boxe féminine est interdite. Désormais nous ne pourrons plus assister à ces ridicules rencontres qui mettaient de pauvres femmes aux prises. Aussi le sexe faible est-il dans la désolation. Encore un métier qui lui échappe en disparaissant : M. Lépine ne veut plus de *porteuses de pains*.

JOCKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 11 AU 17 MARS 1912

ATHLÉTISME

JEUDI 14 MARS. — Rugby. — Paris : Le Gloucester F. C. bat le Stade Français par 13 points à 3.

JEUDI 14 MARS. — Association. — Paris : Londres (A. F. A.) bat Paris (U. S. F. S. A.) par 2 buts à 1.

JEUDI 14 MARS. — Course à pied. — Palais des Sports. — Bouchard bat William Kolehmanen par 8 mètres dans une course sur le record de l'heure (18 kil. 248 m.)

SAMEDI 16 MARS. — Rugby. — Edimbourg : L'Ecosse bat l'Angleterre par 8 points à 3.

SAMEDI 16 MARS. — Boxe. — Paris : Besnard met Wenger knock-out en deux rounds; Truffier bat Walter Brooks aux points en 10 rounds; Max Robert est déclaré vainqueur d'Hubert Roc au neuvième round.

DIMANCHE 17 MARS — Rugby. — Colombes : Le Racing-Club bat le Stade Bordelais par 8 points à 4; à Lyon: le Stade Toulousain bat le Football-Club de Lyon par 13 points à 6.

DIMANCHE 17 MARS. — Association. — Turin : La France (C. F. I.) bat l'Italie (F. A.) par 4 buts à 3.

CYCLISME

DIMANCHE 17 MARS. — Palais des Sports. — *Prix du Printemps* : 1. Hourlier, 2. Martin, 3. Védrines.

Prix d'Encouragement : 1. Appelhans, 2. Bayard, 3. Seigneur.

Critérium de demi-fond (80 kilomètres) : 1. Léon Didier, en 1 h. 7 m. 42 s. 2/5 ; 2. Butler, à 9 tours ; 3. Guignard, à 15 tours ; 4. Darragon, à 23 tours.

HIPPISME

JEUDI 14 MARS. — Auteuil. — *Prix Emilius* (steeple 4.200 mètres, 10.000 francs) : 1. Ray Grass, à M. James Hennessy (A. V. Chapman) ; 2. Soir de Fête, 3. Crémier. P. M. : gag. 10 fr. 50.

VENDREDI 15 MARS — Saint-Cloud. — *Prix de Saint Cloud*. — (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Le Cid III, à M. Olry-Rœderer (G. Clout) ; 2. Gayoffe, 3. Hourli. P. M. : gag. 471 fr. 50 ; pl. 85 fr , 29 fr. 50, 28 fr. 50.

SAMEDI 16 MARS — Maisons-Laffitte. — *Handicap optional* (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Sightly, à M. W. K. Vanderbilt (O'Neil) ; 2. Wagram II, 3. Holly Hill. P. M. : gag. 31 fr. 50 ; pl. 20 fr., 30 fr. 50, 33 fr. 50.

DIMANCHE 17 MARS. — Nice. — *Grand Prix de Nice* (2*200 mètres, 100.000 francs) : 1. Garance II, à M. L. de Romanet (G. Stern) ; 2. Templier III, 3. Météore. P. M. : gag. 29 fr. ; pl. 9 fr. 50, 10 fr. 50, 15 fr.

DIMANCHE 17 MARS. — Auteuil. — *Prix d'Auteuil* (steeple 3.500 mètres, 20.000 francs) ; 1. Tricoche, au comte de Pracomtal (Lancaster), 2. Port au Prince, 3. Prince de Saint Taurin. P. M. : gag. 91 fr., pl. 33 fr. 24 fr. 50.

CONCOURS HIPPIQUE

MERCREDI 13 MARS. — Pau. — *Prix du Pau Hunt* : 1. Alltustone, au baron La Caze, et Blue Bird, à M. F. H. Prince ; 3. Lady Val, à Miss A. Hutton (M. Baron).

JEUDI 14 MARS. — Pau. — *Prix des Habits Rouges* ; 1. Carmencisa, à Miss A. Hunton (M. Baron) ; 2. La Raquette, au comte de Lastic-Saint-Jal (Ct Hormont) ; 3. Manon, à Mme Estevenet (M. de Cardeilhac).

PISTOLET

VENDREDI 15 MARS. — A l'assaut du Pistolet, sur 296 balles, 198 ont touché les adversaires en présence. Gagnants des poules MM. Ivanovitch, Desbrière (2), Alcobendas.

CE QU'IL FAUT LIRE

L'Automobile, par H. Petit et P. Meyan. Col. Sports-Bibliothèque, le vol. 6 francs.

La Maison des Dames Renoir, par Jacques des Gachons. Collection illustrée à 0 fr. 95.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE MATCH BORDEAUX-RACING CLUB DE FRANCE

UNE MÊLÉE EFFONDRÉE

La demi-finale qui mettait aux prises le Racing-Club de France, champion de Paris et le Stade Bordelais, champion de la Côte d'Argent, s'est terminée par la victoire des Parisiens qui triomphèrent par 8 points à 4, après 2 prolongations. Sur notre photographie on voit la mêlée se rompre sous les efforts des avants.

LE RACING ATTAQUE

Vivès, du Racing, vient de recevoir la balle, s'échappe et passe les trois-quarts bordelais, mais il est plaqué à quelques mètres des buts par l'arrière de Bordeaux.

AU TOUR DE FAILLIOT

Sur un coup de pied de dégagement de Bordeaux, la balle arrive à Failliot qui, suivi de Monniot, va tenter sans succès de passer l'impeccable défense bordelaise.

UNE MÊLÉE OUVERTE

Les avants du Racing qui se sont beaucoup dépensés au cours des deux premières mi-temps augmentent leur avantage, et, dans le jeu ouvert, dominent manifestement leurs adversaires épuisés pendant la dernière prolongation. Finalement les Parisiens marquèrent deux essais dont un tranformé, contre un droop goal.

LA VIE AU GRAND AIR

LA PREMIÈRE CAMPAGNE ÉLECTORALE EN AÉROPLANE

(Photographies de notre envoyé spécial)

UN DISCOURS SUR LA GRANDE PLACE

Védrines harangue la foule à Limoux. Toute la population se presse autour de lui et l'acclame longuement à la fin de chacune de ses phrases.

EN VOL VERS QUILLAN

Védrines faisait sa campagne en aéroplane sur son Duperdussin. Dans la même journée, il allait prononcer des discours à tous les coins de la circonscription, enthousiasmant la foule, tant par ses hardiesses aériennes que par ses paroles réconfortantes.

L'AVIATEUR-ORATEUR

On savait déjà par ses conférences que Védrines possédait une éloquence persuasive. Il s'est acquitté de sa tâche de candidat avec brio.

VÉDRINES FAIT UN APPEL AU PEUPLE

Védrines a réussi l'exploit en sept jours de campagne, de s'assurer 6.997 voix. Son concurrent était soutenu par M. Dujardin-Beaumetz. A Limoux, l'aviateur eut 200 voix de majorité, à Quillan 500. Ce n'est que dans les petites bourgades qu'il fut en minorité. Mais il ne se déclare pas battu et il en appelle à la Chambre.

VOTRE CONFIANCE SERA BIEN PLACÉE !

L'orateur-aviateur se présentait comme candidat de la défense nationale. Il est certain qu'à la Chambre sa connaissance de l'aviation l'aurait rendu très utile et qu'il aurait fait de l'excellent travail. En médaillon, son concurrent Bonnail fait un discours, mais écouté sans enthousiasme.

LE MATCH LYON-TOULOUSE

UNE SORTIE DE MÊLÉE A TOULOUSE

La demi-finale du championnat de France de Rugby qui opposait, à Lyon le 17 mars, le Football Club de Lyon au Stade Toulousain s'est terminée par la victoire des Toulousains qui marquèrent 13 points à 5. L'équipe vierge rouge, sera-t-elle champion de France? En médaillon, le ballon sort encore à Toulouse.

LE CHAMPIONNAT DE BOXE AMATEURS

CHOSSEFOIN (poids léger) LACOMBE (poids plume) MAZOIR (poids coq) RABRET (poids mouche)

Les Championnats de France amateurs de cette année ont été suivis par la foule. Les provinciaux étaient très nombreux et ont remporté trois titres en laissant cinq à Paris. Baney, de Bordeaux, dans les poids moyens ; Castaing, de Bordeaux, dans les poids mi-lourds, et Gastaud, de Nice, dans les poids lourds ont triomphé des Parisiens.

CULTURE PHYSIQUE

Le développement physique de l'enfant [1]

(*Suite.*)

Comment on constitue le capital-santé d'un enfant.

Les moyens d'exercice chez les enfants. — Les enfants ne doivent jamais être exercés à jeun ou avec peu d'aliments. Le matin est une mauvaise heure pour eux. Le soir, une heure après le goûter, est le meilleur moment, surtout pour les grêles et les maigres. Ils doivent être entraînés très lentement. On ne leur fera pas soulever d'haltères avant dix ans. A ce moment, on peut utiliser une livre par main pour les garçons (et à 12 ans pour les filles). Jusqu'à 15 ans, on augmentera de 100 grammes par année d'âge. La progression dans la durée de leur travail doit être lente. On débutera par 10 minutes avec une augmentation d'une minute par jour, mais on ne dépassera pas 20 minutes par séance avant 15 ans.

Les enfants doivent travailler au plein air, les garçons torses et jambes nus pendant la belle saison. La gymnastique éducative comporte : 1° une éducation musculaire fasciculaire et, 2° des exercices utilitaires. Dans la première on fait travailler successivement chaque articulation dans le sens de tous ses mouvements : adduction, abduction, pronation, supination, élévation, abaissement, rotation, circumduction. On doit surveiller la respiration qui ne sera jamais suspendue pendant les mouvements. Le rythme des gestes doit être lent (60 à 70 à la minute), souple, harmonieux, non saccadé de façon à éduquer le système nerveux autant que le muscle. Il est utile de grouper les mouvements de la façon suivante : 1° un jour la respiration ; 2° un jour les membres ; 3° un jour l'abdomen ; 4° un jour le plan dorsal et la colonne vertébrale et l'on recommence dans le même ordre. Il faut varier extrêmement les types de mouvements et ne pas les répéter chacun plus de 6 à 10 fois, en ayant soin, si l'on veut faire du travail topographique, d'indiquer des gestes divers mais de même action musculaire. Les mouvements respiratoires ne doivent jamais être faits de pied ferme, mais toujours en marchant ou en courant, sans cela leur action est presque réduite à zéro. Cette erreur grossière se rencontre surtout chez les empiriques et les Suédois. Hébert a remarqué comme moi la différence considérable des résultats entre la gymnastique respiratoire au repos et celle qu'on pratique, en marche rapide ou course. Aussi, le meilleur exercice respiratoire pour les enfants (comme pour les adultes) c'est la course à pied. C'est celui qui développe le mieux le thorax et le cœur. Il faut l'utiliser chez eux et ils y ont du reste beaucoup de plaisir. Voici des résultats obtenus par cet exercice utilitaire, qui doit être employé chaque jour chez les enfants en dehors même de leurs jeux : en deux mois, un petit garçon de 10 ans, débile et anémié, entraîné à la course à pied sans dépasser cinq essais de deux minutes de course lente (soit 10 minutes au total) a gagné 8 centimètres de périmètre thoracique, l'anémie a disparu, le poids a augmenté de 2 kilos, la taille de 3 centimètres. Un autre du même âge, en trois mois, a gagné 9 centimètres de périmètre thoracique, et 11 de tour d'épaules (avec haltères légers, extenseurs, et mils) 1 c. 1/2 à chaque bras, 3 c. 1/2 aux cuisses, 3 centimètres à la ceinture, 3 kilos 1/2 dans le premier mois et 2 dans l'ensemble des deux autres soit 5 kilos 1/2 dans un trimestre et 4 centimètres de taille (il est vrai qu'il s'agissait d'un débile). La course à pied représente donc avec les mouvements éducatifs le principal de la culture physique des enfants. Mais à la condition de n'être pas d'un rythme rapide et de ne pas élever le nombre des pulsations cardiaques de plus d'un tiers.

Enfin, en plus de ces exercices éducatifs de plein air et de la course à pied, les enfants doivent jouer à leurs jeux préférés, grimper, sauter, marcher et surtout nager. Après la séance quotidienne d'une durée maximum d'une demi-heure (20 minutes d'exercices rationnels, proprement dits, 10 minutes de courses ou jeux), il faudrait leur permettre de passer une ou deux minutes dans l'eau froide pendant la belle saison. A défaut de piscine, il faut utiliser la douche ou le tub, d'abord chauds pour les enfants délicats, et plus tard froids lorsqu'ils son plus vigoureux.

Les résultats obtenus chez les enfants. — Cette très petite séance d'exercices répétée chaque jour suffit à donner aux enfants une santé et une vigueur extraordinaires. Elle les met d'abord à l'abri des maladies de leur âge, fait disparaître les rhumes, les poussées de fièvre, les maux de gorge, les endurcit, les rend courageux et travailleurs. Ils digèrent et dorment bien, et présentent tous les signes d'un bon équilibre nutritif. Ils dépassent vite en hauteur et en largeur leurs camarades, ont le teint frais, le regard franc et gai, et travaillent plus aisément.

Ainsi comprise, l'éducation physique fait de tel cancre un bon élève, car bien des enfants paresseux sont de petits malades et souvent des nerveux dyspeptiques. Le lieutenant Hébert a obtenu, par ces exercices pratiqués sur ses pupilles de la marine, des résultats surprenants et du plus haut intérêt. A 15 ans, leur force, leur endurance mesurées exactement par des jauges chiffrées, montrent qu'ils sont supérieurs aux meilleurs de nos hommes choisis dans nos armes d'élite (chasseurs à pied). Hébert a montré, chiffres en mains et expériences faites qu'aucun soldat de notre armée ne pouvait réaliser les performances des pupilles développés par les méthodes rationnelles en course, marche, saut, nage, grimper, lancer, soulever, etc.

Les résultats sont inconstestables et j'ai pu les vérifier et en obtenir d'identiques par des moyens appropriés.

Le lecteur ne concluera-t-il pas, avec moi, que cette demi-heure consacrée aux exercices est une des mieux remplies de la journée d'un enfant, et ne vaut-elle pas le sacrifice de la meilleure version latine, ou de l'analyse la plus logique ?

Dr Francis Heckel.

(1) Voir les] numéros 699 et 702

CYCLISME

La Saison de Courses sur route de 1912

Nous révélera-t-elle de nouveaux champions ; ou appartiendra-t-elle encore à la vieille génération ?

Si le ruban de la vie de sport est long et souvent pénible, les heures en sont courtes.

C'est ainsi qu'avec terreur, je regarde dix ans en arrière et vois mon arrivée dans la grande capitale.

J'arrivais en droite ligne de Buenos-Ayres avec un bien petit pécule, mais armé d'ambition, de confiance et de volonté. Mon idéal était de devenir un grand champion. Combien de fois, ces illusions se sont-elles évanouies, presque éteintes devant les rudes épreuves de mes débuts.

Dans cet intervalle de dix années, j'ai subi des déboires, des défaites, des victoires et aussi des triomphes ; tout cela me semble dater d'hier encore, tellement le temps a fui en rapprochant cet espace.

Devant moi, j'aperçois déjà poindre à l'horizon une nouvelle génération arrivant avec les mêmes ambitions, la même volonté, la même confiance que je ressentais il y a dix ans.

Tout cela veut-il dire que notre heure est arrivée et qu'elle vient déjà nous sonner la retraite? Je ne veux pas y songer. Cependant, philosophiquement, je ne puis m'empêcher de voir cette roue perpétuelle des années tourner, pour nous donner ce qu'elle nous enlèvera demain.

L'irruption et le mélange aux professionnels des champions indépendants, provoqués par une grande marque de cycles, sera, je n'en doute pas, le gros événement de la saison de courses sur route de 1912.

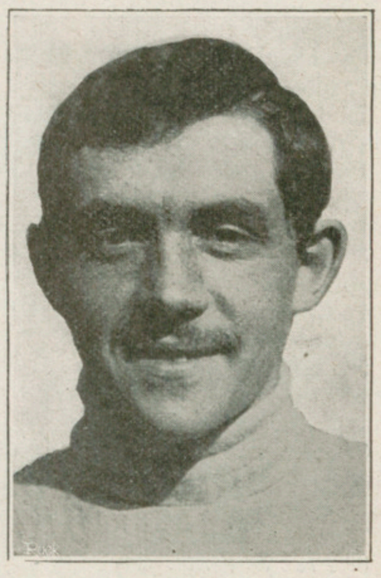
Cette entrée dans l'arène est pleine d'audace, mais non pas de témérité comme se plaisent à le dire certains pessimistes. N'avons-nous pas déjà vu des hommes qui ont nom : René Pottier, Cadolle, Garrigou, Passerieu, E. Georget, Lapize, etc., sortir aussi brusquement du rang des amateurs d'antan, ressemblant vaguement à nos indépendants actuels, se placer en tête dans les grandes épreuves professionnelles, cela sans attendre le nombre des années? Pottier fut vainqueur dans sa première rencontre et par la suite, acquit une célébrité qui est encore légendaire ; Cadolle pour ses débuts, s'adjugea Paris-Roubaix, Bordeaux-Paris, et fût un des grands ténors de la pédale, jusqu'à sa malheureuse chute de Nimes. Garrigou, lui, gagna le championnat de France, Paris-Bruxelles etc... sans compter le dernier Tour de France. Passerieu ne fut pas moins brillant. Pour ses débuts dans le professionnalisme, il se classait deuxième derrière Pottier dans le Tour de France 1906. Georget fut peut-être plus lent, dans son évolution, mais n'en devint pas moins célèbre ; nous avons encore tous, présentes à la mémoire ses retentissantes victoires. Enfin, le dernier venu, Lapize, ne nous donne-t-il pas lui, par ses succès consécutifs, la preuve qu'il ne suffit pas d'être dénommé professionnel et même d'avoir une grande réputation pour être presque invincible?

Dans ces conditions, vous voudrez bien convenir avec moi, que la tâche que vont entamer tous ces jeunes, si difficile soit-elle, n'est pas irréalisable.

Pourquoi des hommes qui s'appellent Thys, Salmon, Engel, Figuet, Valloton, Lefort, Egg, Tiberghien etc., etc., ayant fourni dans les courses de leur catégorie des moyennes kilométriques sensiblement les mêmes que celles accomplies par les professionnels, ne pourraient-ils pas les rééditer et même les surpasser ?

Pour moi, en matière de course de fond, où la volonté et l'entraînement jouent un rôle prépondérant, rien n'est impossible, à condition d'avoir allié à la volonté une préparation progressive et rationnelle convenant à son tempérament.

Contrairement à certains exercices, où, outre la volonté, des qualités innées sont indispensables, il est possible, en cyclisme (fond) de faire réaliser à des sujets du plus médiocre aspect, les plus stupéfiantes performances, si on a su doser exactement l'entraînement convenant à leurs moyens.



VALLOTON.

Je prendrai la preuve dans l'énorme moyenne d'hommes, d'aspect chétif et souvent mal conformés, que l'on rencontre parmi les plus notables champions du grand fond. Au moins 50 0/0 sont réformés et déclarés inaptes pour le service militaire.

Les champions de la route (hommes de fond) sont d'une essence moins rare que les sprinters et de ce fait d'une évolution plus rapide, mais aussi d'une supériorité plus passagère.

Nous avons, dans les courses de vitesse, des champions qui, depuis 15 ans, semblent s'être octroyés le monopole des victoires. Prenons, comme exemple Ellegaard, six fois champion du monde, courant, avec succès, depuis 1897 environ. Ce cas n'est pas isolé. Dans les spécialistes du grand fond, nous ne trouvons pas d'exemple semblable. A tour de rôle, les hommes les plus divers se sont disputé la suprématie pour s'éclipser et disparaître ensuite. Je crois trouver l'explication de ce fait de la façon suivante.

Un sprinter est un homme qui doit avant tout être doué de qualités innées, qu'un travail facile, quelquefois agréable, suffira à développer et à maintenir. L'homme de vitesse, étant soumis à un régime et aussi à un entraînement relativement doux, pourra conserver longtemps la volonté et le goût indispensables pour exceller dans un sport quelconque.

Le champion de fond est, lui, bâti entièrement par l'entraînement ; ses qualités natives passent au deuxième plan ; exemple : au sprint, nous opposerons Ellegard possédant des qualités innées pour la vitesse à un M. X, n'en possédant aucune. Celui-ci sera entraîné, Ellegaard, lui, ne le sera pas et si nous les opposons l'un à l'autre, Ellegaard sera vainqueur. Au contraire, si nous opposons ce M. X sans qualité, mais entraîné, au plus grand champion de fond, sans ancun entraînement, ce dernier ne pourra lui opposer aucune résistance.

Donc, un homme de fond ne pouvant briller que par l'entraînement devra faire abstraction de tous plaisirs. Il se soumettra a un entraînement rigoureux, qui seul pourra lui donner la supériorité. Mais le travail qu'il devra fournir pour arriver au but étant très pénible et ne permettant aucun écart, cet homme, lorsqu'il aura satisfait ses ambitions en gagnant les épreuves qui formaient son idéal, arrivera à se relâcher dans sa préparation. De là, viendra le commencement de son déclin.

Vous pouvez cependant croire que malgré la sincérité de mon opinion, je me dispose, en m'entraînant sévèrement, à retarder si possible, l'éclosion des nouveaux venus et à prouver que l'on peut quelquefois, avec de la volonté être et avoir été.

Lucien Petit-Breton.

Pour toutes les questions et études relatives à la chasse à courre, la chasse à tir, la chasse au renard, l'équitation, la pêche, le coursing, etc., etc., lisez

FERMES ET CHATEAUX

Spécimen de la publication franco contre 0 fr. 10.

NOS GRANDES ENQUÊTES

LE MOTEUR QU'ILS DEMANDENT

Il y a peu de temps encore, essayant de classer entre eux les divers types d'aéroplanes, au moment du Salon, nous disions : « L'uniformité dans les monoplans a surtout été imposée par l'uniformité des moteurs. Jusqu'à ce jour on n'a pas construit des moteurs d'aviation pour l'aéroplane. On a construit des aéroplanes pour des types de moteur d'aviation qui marchent et qui donnent satisfaction à l'heure actuelle ».

C'est pourquoi, il y a un mois, ici même nous posions la question aux divers aviateurs, en leur demandant, à propos du prix fondé par l'empereur d'Allemagne :

Quel serait, pour vous, l'idéal en moteur d'aviation ?

Et pour préciser, nous indiquions les dix points suivants :

1° *Puissance* (maxima et minima).

2° *Puissance massique* ou au kilogramme.

3° *Poids total* (qui résulte des deux réponses ci-dessus.)

4° *Encombrement* (c'est-à-dire dimension du moteur complet).

5° *Régime* (c'est-à-dire diverses vitesses de tour que peut prendre le moteur).

6° *Mode de construction* (c'est-à-dire disposition des cylindres par rapport au vilebrequin).

7° *Carburateur et allumage.*

8° *Prix de vente.*

9° *Durée.*

10° *Consommation.*

Et voici les réponses qui nous sont parvenues.

André Beaumont.

Notre collaborateur technique André Beaumont, vainqueur de Paris-Rome, du Circuit Européen, et du Tour d'Angleterre a parcouru plus de 10.000 kilomètres dans les airs l'an dernier. Il trouve nos moteurs actuels beaucoup trop imparfaits et déclare qu'il faut en abandonner le principe.

ANDRÉ BEAUMONT

Pour vous donner une réponse précise je reprendrai point par point le questionnaire que vous m'avez posé au sujet du moteur d'aviation idéal.

1° Puissance totale : 200 à 500 chevaux (en dix moteurs de 50 chevaux).

2° Puissance au kilogramme : 0 kil. 500.

3° Poids total : 250 kilogrammes.

4° Encombrement : chaque moteur 0 m. 50 × 0, 50 × 0,10.

5° Régime : *Moteurs pouvant tourner au ralenti* et donnant à cette allure environ le 1/10 de leur puissance.

6° Mode de conception : turbines à explosions.

7° Mode de carburation et d'allumage : carburation automatique ; allumage par magnéto.

8° Prix de revient : celui d'un moteur d'auto.

9° Durée minima : celle d'un moteur d'auto.

10° Consommation au cheval : celle d'un moteur d'auto.

Vous me demandez le moteur idéal ? Je ne sais si celui dont j'esquisse de très loin les caractéristiques principales, existera jamais, mais atteint-on jamais son idéal ?

En tout cas, avec celui-là je vous promets qu'on pourrait parfaitement se risquer en famille dans n'importe quel véhicule aérien. Verrons-nous cette époque de rêve ?

ANDRÉ BEAUMONT.

Jules Védrines.

Le populaire Védrines avait-il déjà conçu son programme électoral, car on sait que dans les programmes électoraux, l'art est de tout dire en ne rien précisant.

Toujours est il qu'il ne conclut point. Voici sa réponse :

Les qualités des appareils d'aviation augmenteront avec la force motrice. Plus le moteur sera puissant, léger et toujours rotatif, plus aussi l'ingénieur pourra conserver le *planeur* de son appareil sans l'empêcher d'aller vite pour vaincre les coups de vent. Il me paraît difficile de donner une réponse satisfaisante au questionnaire que vous me communiquez.

D'une part, l'idéal du moteur d'aviation est d'atteindre au maximum de puissance et de durée avec le minimun de poids, de consommation, de prix de revient, etc...

Je ne vois pas, d'autre part, à quel chiffre on peut fixer l'idéal qui peut être pratiquement atteint.

Pour le moment et pour longtemps encore le moteur rotatif que nous employons tous, approche la perfection à bien des points de vue.

Je regrette de ne pouvoir vous donner un renseignement plus satisfaisant, mais la question que vous me posez est vraiment trop générale.

J. VÉDRINES.

Léon Morane.

Nul plus que Léon Morane, dont l'appareil, piloté par Tabuteau, vient d'atteindre une vitesse de 160 kilomètres de moyenne sur le parcours Pau-Paris, n'était qualifié pour donner son opinion sur la délicate question des moteurs.

Le poids actuel des moteurs d'aéroplane est très normal, ce n'est pas de ce côté qu'il faut chercher l'amélioration, pas plus d'ailleurs que du côté de la puissance. 50 à 60 chevaux suffisent pour triompher de toutes les difficultés de l'air. La vitesse d'un aéroplane dépend du constructeur de l'appareil et non pas de la plus ou moins grande puissance du moteur. Rappelez-vous qu'au début, les ingénieurs des grandes maisons d'automobile plaçaient de véritables monstres sur leurs châssis, avec les progrès et les perfectionnements ils en sont maintenant aux moteurs petits souples et réguliers.

LÉON MORANE

Je résumerai ainsi les améliorations à apporter à nos moteurs actuels :

1° Supprimer le bruit qui fatigue le pilote.

2° Diminuer l'encombrement et la tuyauterie inutile.

3° Avoir la possibilité de lancer seul son hélice et de remonter à bord ; ce que l'on ne peut obtenir qu'avec des moteurs tournant au ralenti.

4° Généraliser le type du rotatif, qui est facile à poser et d'un encombrement restreint.

5° Eviter les complications qui, loin d'être des perfectionnements sont toujours des causes de pannes.

6° N'employer que le refroidissement à air, condition essentielle pour avoir un engin pratique.

7° Etablir des organes robustes qui ne demandent pas un entretien et des soins incessants.

8° Etablir un prix de revient inférieur à celui des moteurs de série actuels.

LÉON MORANE.

Henri Bregi.

Le sapeur-aviateur Henri Bregi, qui le premier vola au Maroc, nous fait un véritable petit cours pratique. Bregi est, on le sait, l'un des meilleurs collaborateurs de Bréguet, et à l'aérodrome militaire de la Brayelle, dont il est l'un des grands pilotes, il expérimente chaque jour des modèles nouveaux.

Voici les réponses successives que je crois possibles à vos questions :

1° *Puissance totale maxima et minima*, est vague.

La puissance minima, c'est la panne, ou c'est le moteur de 15 HP pour enfants en bas âge, si vous voulez.

La puissance maxima, ce sera l'aéro-transat de demain, disons 5.000 HP ; cela dépend purement de l'appareil et aussi de ce que l'on en exige.

2° *En puissance au kilogramme.*

Evidemment, il serait idéal qu'elle soit aussi grande que possible. C'est encore, je crois, une question d'appareil. Les petits appareils doivent demander des moteurs plus légers au cheval que les grands ; pour les autres appareils, le terme consommation prendra vis-à-vis du poids une importance d'autant plus grande, qu'on augmentera la puissance des moteurs et qu'on désirera faire de grands voyages.

3° *Poids total.*

Je pense que 2 kilogrammes par cheval est une bonne moyenne.

4° *Encombrement.*

Il doit être minimum, mais c'est surtout une question d'adaptation ; on doit, avec n'importe quel type de moteur, arriver à une adaptation convenable.

5° *Le régime dépend de :*

1° Le rendement de l'hélice, d'où faible vitesse.

2° La puissance massique du moteur, d'où grande vitesse.

3° La durée du moteur.

Je crois que de 1.150 à 1 250 tours, le régime est acceptable, pour que le moteur soit souple, les reprises très franches et la marche à volonté convenable.

6° *Mode de conception :*

Tous sont bons, à la condition d'être établis d'une façon rationnelle ; malgré tout, il apparaît que la disposition en étoile, fixe ou rotative, est la plus convenable si l'on veut allier la légèreté à la robustesse.

Le moteur d'aviation doit être à un grand nombre de cylindres pour qu'il soit : souple, d'un fonctionnement doux, et que les hélices ne soient pas soumises à une irrégularité motrice considérable.

A mon avis, si on pouvait mettre 36 cylindres, ce serait très bien.

7° *Le carburateur automatique*, et rien à faire pour le pilote si possible.

L'allumage le meilleur que je connaisse est par magnéto à haute tension.

8° *Prix de revient.*

Minimum pour le constructeur, mais, hélas ! toutes les conditions que l'on demande aux moteurs d'aviation déterminent le contraire.

9° *La durée* aussi grande que possible : un moteur bien construit et entretenu doit durer des années à condition qu'on le soigne.

10° Consommation en huile et essence aussi petite que possible pour les gros appareils.

Quelconque pour les monoplans.

Un point encore essentiel à noter et à souligner, il est très intéressant que les moteurs d'aviation soient munis de silencieux :

1° Pour éviter la fatigue du pilote et de ses passagers qui, à l'heure actuelle, ont besoin de correspondre entre eux facilement.

2° *Surtout au point de vue militaire* car, en effet, lors des dernières manœuvres, les troupes étaient averties de la présence d'un aéroplane avant l'apparition de l'appareil au zénith, par le bruit du moteur ce qui donnait tout le temps aux troupes ennemies de se cacher facilement.

HENRI BRÉGI.

Kimmerling.

Voici l'avis de Kimmerling, un des meilleurs pilotes de monoplan, qui se classa en bonne place dans le Circuit Européen et qui fut directeur des écoles Sommer à Lyon puis à Douzy et qui est aujourd'hui à Mourmelon :

Je me place dans la situation de l'aviateur ayant un appareil parfait, planant admirablement et pouvant réduire considérablement sa vitesse. Dans ces conditions, je désirerais avoir un moteur remplissant les conditions suivantes :

KIMMERLING

1° *Puissance* : de 30 chevaux à 100 chevaux.

2° *Puissance au kilogramme* : 1 cheval par kilogramme.

3° *Poids total* : de 50 à 150 kilogrammes

4° *Encombrement* : aussi « plat » que possible, c'est-à-dire empruntant le moins de place possible dans le sens de la longueur du fuselage d'un monoplan par exemple.

5° *Régime* : aussi lent que possible.

6° *Mode de conception* : un moteur fixe de préférence en éventail.

7° *Carburation et allumage* : carburation par injection si possible, sinon directe, du moins par gicleur, allumage double, accumulateurs et magnétos.

8° *Prix* : ne dépassant pas 4.000 francs pour le client.

9° *Durée* : celle d'un bon moteur d'automobile, 1.500 à 2.000 heures.

10° *Consommation* ne dépassant pas 350 grammes au cheval heure. J'espère que ces aperçus ne vous paraîtront pas trop « idéalistes » ?

A. KIMMERLING.

Train.

Emile Train, le héros du Circuit Européen, qui seul, sans mécanicien, sans piéces de rechange, tint tête aux meilleurs avec l'appareil qu'il avait lui-même construit, nous donne son avis.

En réponse à votre demande, voici comment je conçois le moteur idéal, tout au moins pour les appareils actuels.

TRAIN

D'une puissance variable de 50 à 100 chevaux, ne pesant pas plus d'un kilog au cheval, soit au maximum 100 kilog et tournant à un régime de 1.500 à 600 tours.

D'un encombrement longitudinal ne dépassant pas 60 centimètres avec cylindres en éventail fixes à refroidissement par air.

Ce moteur devrait pouvoir marcher un minimum de 100 heures sans réparation.

Consommation en essence : 350 grammes environ au cheval-heure et 35 grammes d'huile.

Le prix de revient de ce moteur ne devrait pas excéder 3.000 à 4.000 francs.

E. TRAIN.

Henry Kapferer.

L'excellent sportsman qu'est Henry Kapferer a pratiqué toutes les formes de la locomotion aérienne : le ballon, le dirigeable et l'aéroplane n'ont plus de secrets pour lui.

J'estime qu'il ne faut pas chercher un moteur d'aviation idéal, mais une série de moteurs idéaux suivant les types d'aéroplanes si divers auxquels ils devront s'appliquer.

Deux monoplans de même charge utile demanderont des moteurs très différents suivant leur voilure, leur facilité plus ou moins grande de pénétration, leur châssis d'atterrissage plus ou moins lourd, etc.

Je ne parle pas des bi et multiplans..

Dans ces conditions, comment répondre à votre questionnaire d'une précision si embarrassante ? Par un lieu commun ! Disons qu'il nous faut un moteur léger, si possible, mais avant toutes choses, d'une certitude de fonctionnement absolue.

H. KAPFERER.

Frank Barra.

L'excellent pilote Barra, qui se classa brillamment dans le Circuit Européen et dans le concours militaire, a expérimenté presque tous les types de moteurs d'aviation, c'est dire qu'il connaît bien la question.

La principale qualité du moteur d'aviation devrait être son extrême régularité. Maintenant que les appareils peuvent emporter plus de poids sans trop nuire à leur stabilité et à leur vitesse, cette condition devrait être recherchée tout d'abord, bien avant la souplesse et la légèreté. L'aviation ne sera un mode de locomotion vraiment pratique que lorsqu'on disposera d'un moteur sûr et régulier.

FRANK BARRA.

Eugène Renaux.

Il fallait une note humoristique pour finir, c'est Eugène Renaux, le vainqueur de Paris-Puy-de-Dôme qui la donne

Diable que demandez-vous là ! le moteur d'aviation idéal, le voici : 100 chevaux, 100 kilogrammes, 100.000 kilomètres ; pour le reste, voyez mon âne, comme dirait le général de Gallifet, car cette bête est souple, sobre et sait mieux que quiconque ramener sa puissance totale à zéro.

EUGÈNE RENAUX.

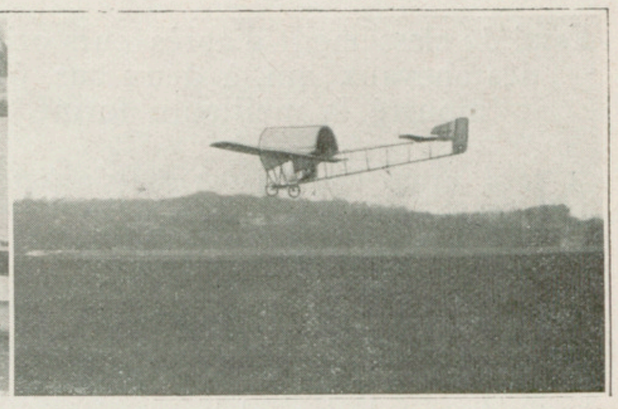
Tout le monde, on le voit, est d'accord pour la souplesse du régime, et cette fois, comme conclusion, nous pouvons dire avec quelque apparence de vérité : voilà réellement ce que doit être le moteur d'aviation, jugé non par ses *pairs*, mais par ses enfants.

GEORGES PRADE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le capitaine Echeman va effectuer une reconnaissance au cours des manœuvres aériennes du camp de Mailly.

Le 10 mars, l'aviateur Denhaut tombait à l'eau en tentant des essais en Seine avec son hydroaéroplane. On le retirait sain et sauf, mais l'appareil était complètement détruit.



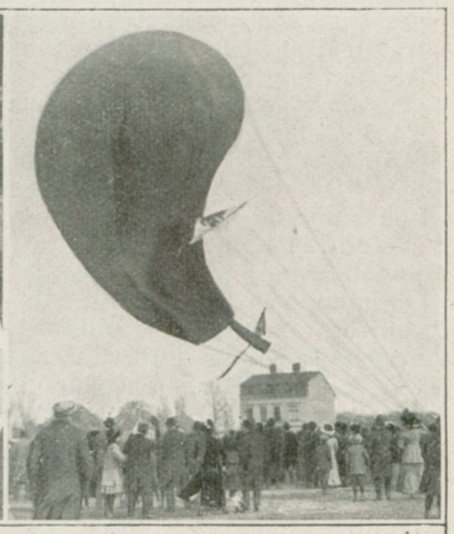
Un curieux monoplan actuellement essayé à l'aérodrome de Juvisy. A remarquer la voûte sustentatrice qui offre un confortable abri au pilote.

Un beau dégagement du goal keeper belge, au cours du match d'association qui mettait aux prises l'équipe de Belgique et celle de Hollande.

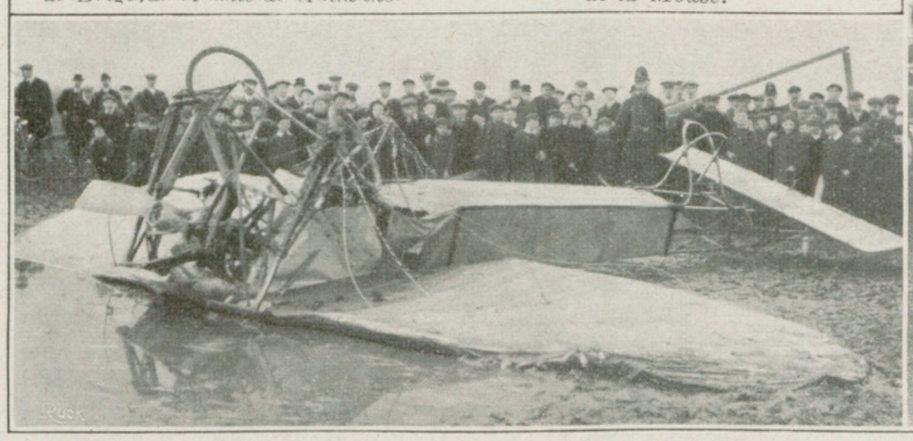
Une descente en luge norvégienne à Christiania. Étant donnée la vitesse, il est impossible de se diriger avec les pieds, aussi les lugeurs se servent-ils d'une gaule de 6 m.

Bernard Gravier, qui a triomphé le 12 mars, dans un match en dix coups d'épée, de M. Maginot, député de la Meuse.

Le sous-lieutenant aviateur Manis se.o de l'armée Italienne se distingue actuellement par ses vols en Tripolitaine.

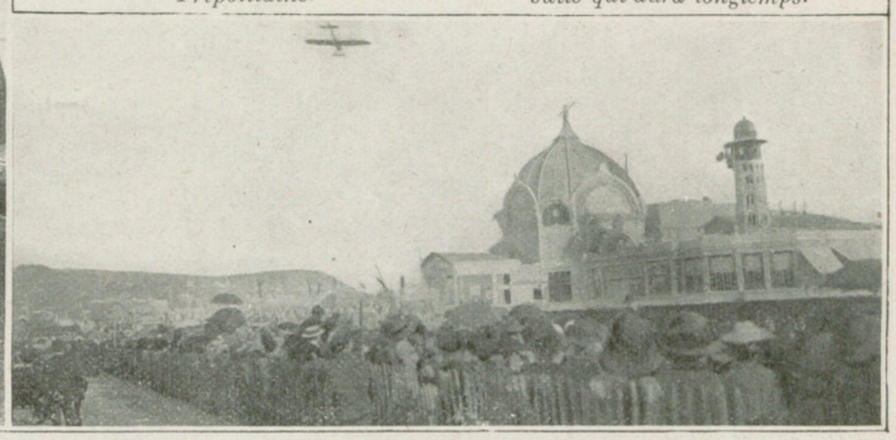


Rallye-Ballon organisé le 10 mars à Crefeld (Allemagne). De nombreuses automobiles prirent part à la poursuite qui dura longtemps.

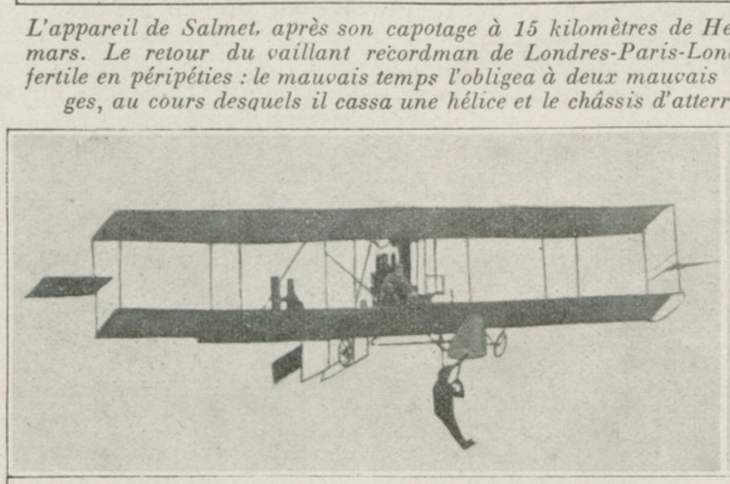


L'appareil de Salmet, après son capotage à 15 kilomètres de Hendon, le 9 mars. Le retour du vaillant recordman de Londres-Paris-Londres a été fertile en péripéties : le mauvais temps l'obligea à deux mauvais atterrissages, au cours desquels il cassa une hélice et le châssis d'atterrissage.

Hamel vient en automobile à la rencontre de Salmet pour le féliciter.



Roger Morin, qui évoluait avec un passager au-dessus de la promenade des Anglais, le jour de la mi-carême, à Nice, fut obligé, par suite d'une défaillance de son moteur de descendre en vol plané sur la mer. Il était recueilli par une barque ainsi que son passager.



L'expérience d'Albert Berry à Saint-Louis. Abandonnan l'aéroplane de Jannus, il se laissa glisser dans le vide de 2.000 pieds de haut en se confiant à un parachute; l'appareil s'ouvrit au bout de 200 mètres.

L'arrivée de Douarin, le vainqueur du challenge Guillemare.

Joë Bridge qui organisa la rencontre gauchers contre droitiers.

Wisler, un des vainqueurs du championnat des Tout-Petits.

Le 14 mars, au vélodrome du Parc des Princes, le Gloucester Football Club a battu, après une jolie partie, le Stade Français par 13 points (2 essais, 1 but sur coup franc et 2 buts) contre 3 points (un essai).

Le départ de la course des Six jours, disputée au Vélodrome d'Hiver de Bruxelles. L'épreuve se termina le dimanche 17 mars par la victoire de Root-Hill (3651 k.) devant Van Houvaert-Vanderstuyft.

Le char de l'aviation offert par "Le Matin" Il défila le jour de la mi-carême ; il portait un monoplan Deperdussin.

Les obsèques de Raphaël Belli Les cordons du poêle étaient tenus par Poésy, Paul Thil, Henri Piet et Evernden.

A Newcastle, les grévistes, pour se distraire, ont fait sortir les chevaux qui travaillent dans les mines et organisent des courses plates sur les prairies qui environnent l'entrée des puits.

HIPPISME

Les Chevaux de trois ans

Essai de classement d'après leurs origines des chevaux qui, à deux ans, ont montré la meilleure forme.

Nous avons étudié jusqu'ici les pedigrees des douze mâles qui, d'après le handicapeur de l'Optional, se sont classés en tête de leur génération au cours de l'année dernière.

Neuter est celui qui vient au treizième rang. Sur cinq sorties, en 1911, il compte trois victoires. Si celles-ci ont été remportées sur des lots modestes, on doit reconnaître, par contre, que leur style et les distances déjà sévères qu'elles comportaient, suffisent à en rehausser la valeur.

Malheureusement, l'enseignement, que l'on peut tirer de ses origines, ne nous permet pas d'avoir une grande confiance en sa carrière future. Ce n'est pas que son pedigree soit mauvais; bien au contraire. Il possède un inbreeding très rapproché sur Galopin, soutenu par d'autres inbreedings plus éloignés sur Newminster et Orlando, tous deux fils de Touchstone, et sur Pocahontas. Mais Neuter est le résultat du troisième croisement consécutif de Saint Damien avec Nota Bene; or, l'expérience nous apprend que la répétition d'inbreedings aussi concentrés aboutit rarement à la production de sujets de grand ordre.

Shannon a remporté deux victoires sur cinq courses. Son succès le plus intéressant est celui du prix de la Salamandre, dans lequel, sur 1.400 mètres, il battait Rainoire, Gayoffe et Saint-Malo.

Son pedigree contient de nombreux éléments américains dont nous ne pouvons pas prévoir l'influence. Son père, Irish Lad, remonte à une souche purement américaine, qui n'est pas classée parmi les familles numérotées; quant à sa mère Census, elle se rattache à une poulinière de la famille 5, qui, née en Angleterre en 1808, a été importée ensuite aux Etats-Unis.

Corton II a couru huit fois: à part deux défaites radicales, il s'est placé quatre fois troisième, une fois second et une fois premier. Son unique victoire a été acquise, dans un style impressionnant, sur les 1,600 mètres du premier prix d'automne; et, dans ses sorties suivantes, il n'a échoué que derrière Montrose II et Pétulance d'une part, Mongolie et Galion d'Or d'autre part.

Son ascendance est excellente: il a pour père, Retz, le vainqueur du Derby français de 1902, et pour mère, Clairette, une propre sœur de Champignol et de Chambertin; cette Clairette remonte à une des meilleures souches de la famille 5, une jument, Miss Ann, importée en France en 1827.

Le croisement offre de bons éléments avec deux inbreedings éloignés sur Newminster et Sweetmeat, et l'outbreeding de Stockwell sur Le Sancy. Bien que sorti du prix à réclamer, Corton II peut nous donner l'espoir d'une carrière intéressante.

Impérial II a disputé deux courses pour être une fois troisième et une fois premier. Il a battu Didius et Veglione. Ce n'est pas une performance étonnante; et son pedigree pouvait permettre de s'attendre à mieux. Son père Chaucer est un fils de Saint Simon, dont l'origine maternelle est magnifique. Sa mère, Impatience, fait partie de la famille 22; elle descend directement de la mère de Merry Hampton et se rattache à une souche dont une autre branche a donné, en France, Omnium II.

Le croisement est très intéressant: il comporte deux inbreedings rapprochés, l'un sur Hermit, l'autre sur deux propres frères, The Palmer et Rosicrucian. Il contient aussi d'autres inbreedings plus éloignés sur Voltigeur, sur Newminster et sur Queen Mary, ce dernier se trouvant déjà chez la mère. De tels éléments semblent être l'indice d'une qualité sérieuse unie à l'aptitude sur la distance.

Didius, en cinq sorties, a remporté deux petites victoires sur des distances assez longues. Il est fils de Maintenon et de Dido, une jument qui a très bien couru sous les couleurs de M. W. K. Vanderbilt. Cette Dido se rattache à une souche purement américaine, qui n'est pas classée parmi les familles numérotées, mais qui est assez estimée aux Etats-Unis, puisqu'elle a déjà donné naissance à Optimist. C'est une branche qui, en France, s'est assez honorablement comportée jusqu'ici.

Manthorpe a gagné deux courses sur huit tentatives. Il est, lui aussi, d'origine américaine; il remonte cependant à une poulinière anglaise de la famille 4, nommée Myrtle, qui a été importée aux Etats-Unis en 1836. L'étude de son ascendance, qui compte de nombreux ancêtres américains, nécessiterait une expérience spéciale, que la suite des résultats de l'invasion récente nous permettra d'acquérir peu à peu.

De Viris n'a comme titres que deux places de second; il est vrai qu'elles ont été obtenues dans des lots nombreux et bien composés, derrière Bugler et derrière Mongolie.

Son pedigree présente d'excellents éléments de succès: l'union de Simonian avec Biella donne un inbreeding très rapproché sur Silvio, puis d'autres plus éloignés sur Rataplan-Stockwell, sur Ion et sur Voltigeur, et un outbreeding de Saint Simon sur See Saw. Le danger réside dans ce fait que Biella a déjà produit avec Simonian, en 1906 Mademoiselle Bon; en 1907, Berceuse; en 1908, elle a été vide; en 1909, elle a eu encore avec Simonian, De Viris. Cette année de viduité aura-t-elle suffi pour atténuer les mauvais effets de la répétition d'un croisement aussi concentré: il faut l'espérer.

Nous avons terminé l'examen des mâles dont le poids dans le Handicap Optional dépassait 55 kilos. En nous imposant la même limite pour les femelles, nous en aurons cinq à passer en revue: Pétulance, Mongolie, Porte Maillot, La Plata II et La Choisille.

Pétulance, sur cinq courses, compte trois victoires; mais ses deux défaites sont très excusables: dans l'une, elle a eu un accroc au départ, et dans l'autre, elle a battu Mongolie pendant le parcours pour faire le jeu de son camarade d'écurie Montrose II.

L'impression que l'on retire de ses performances n'est nullement amoindrie par l'examen de son pedigree. Son père est Maintenon; quant à sa mère Perpetua, elle est fille de Saint-Simon et appartient à une souche célèbre de la famille 16, puisque sa grand'mère Ornament est une propre sœur d'Ormonde, le fameux aïeul de Flying Fox. Le croisement donne un inbreeding normal sur Doncaster, soutenu par d'autres plus éloignés sur Pocahontas, Newminster et Thormanby; il contient aussi l'outbreeding, qui semble devenir classique, du Sancy sur Galopin.

Mongolie, tout en pouvant invoquer une carrière à peu près égale à celle de Pétulance, est cependant loin d'avoir d'aussi sérieuses origines. Elle est fille de Montlieu, dont on doit regretter la disparition prématurée, car il s'annonçait comme un excellent reproducteur; mais, du côté de sa mère, l'ascendance est beaucoup moins brillante. Elle se rattache cependant à la famille 2.

Le croisement comporte des inbreedings éloignés sur Stockwell, Orlando, Ion et Newminster, et un outbreeding de Saint Simon sur See Saw.

Porte Maillot a gagné quatre courses sur six: elle a remporté notamment le Prix Morny à Deauville sur la Choisille, Sightly et Montrose II. Le mérite dont elle a fait preuve est le fait d'un héritage qui s'explique facilement si l'on songe qu'elle a pour père Gardefeu et pour mère Hélène, une propre sœur d'Ajax et d'Adam. Ce croisement donne un inbreeding sur Dollar, soutenu par un autre sur The Flying Dutchman et un outbreeding de See Saw sur Galopin. Bien qu'il soit rationnel et bien conçu, ce pedigree laisse une impression de doute; peut-être se laisse-t-on influencer par cette remarque que les filles de Gardefeu ont souvent démenti à trois ans les promesses de leurs premières armes.

Quoiqu'elle ait une carrière moins brillante, La Plata II attire plus l'attention par sa naissance. Son père Flying Fox lui apporta l'inbreeding sur Galopin; sa mère, Laputa, poulinière importée récemment d'Angleterre, lui apporta l'inbreeding sur Queen Mary, souche remarquable de la famille 10 à laquelle elle remonte directement.

Or, le croisement de Galopin sur Queen Mary a donné souvent de très bons résultats. L'union de Flying Fox et Laputa donne en outre de nombreux inbreedings: sur Doncaster, sur Macaroni, sur Newminster, sur Voltigeur et Volley, sur Miss Agnès et sur Blink Bonny.

Il y a là, en résumé, un pedigree sérieux qui nous permet d'espérer une excellente carrière de trois ans.

La Choisille a battu Montrose II pour ses débuts; dans la suite, elle n'a pas tenu tout à fait ce que promettaient ces débuts; mais elle s'est fort honorablement comportée. Son ascendance, Phœnix et Cypriote, comporte un inbreeding sur Sterling, un autre sur Newminster, et un outbreeding de Saint Simon sur Le Sancy. Malgré ces bons éléments, l'étude de son pedigree semble ne promettre qu'une spécialiste des courtes distances.

Pour résumer cet essai un peu présomptueux sur la carrière future de nos chevaux de trois ans, nous les classerons en trois catégories:

Ceux qui sont susceptibles de confirmer leur forme de l'an dernier; ils comprennent Montrose II (famille 2), Quai des Fleurs (1), Bugler (3), Corton II (5), De Viris (14), Pétulance (16), Porte Maillot (2).

Ceux qui sont susceptibles de montrer une forme supérieure à celle de l'an dernier; ce sont: Dundee II (1), Hooligan (✠), Chut (4), Impérial II (22), La Plata II (10).

Ceux qui, peut-être, ne tiendront pas ce que promettaient leurs débuts; Rodriguez (22), Radial (19), Martial III (31), Zenith II (20), Neuter (2), Shannon (5), Didius (✠), Manthorpe (4), Mongolie (2).

Une catégorie à part, comprend Romagny (17), Galion d'Or (16) et La Choisille (20), qui ont des chances de maintenir leur rang de l'an dernier tout en montrant une aptitude spéciale, les deux premiers sur les longues distances, la dernière sur les courtes distances.

RENÉ RIONDET.

(1) Voir les Numéros 703 et 704.

La réouverture du plat

Elle a été marquée par de nombreuses surprises.

Avec la réouverture des courses plates, le sport légèrement somnolent s'est réveillé. Le réveil a même été brusque: le prix de Saint-Cloud, l'Optional, le Grand Prix de Nice, sans compter Auteuil, tout cela en trois jours, voilà une semaine bien remplie.

A Saint-Cloud, on attendait Montrose II, on nous l'avait promis.

PATRIOTISM, QUI S'EST TUÉ A AUTEUIL (17 mars).

Au lieu de Montrose II, nous avons eu Le Cid III, un inédit. C'est la première fois qu'un inédit gagne le Prix de Saint-Cloud. Qu'est ce donc que ce nouveau venu qui s'appelle Le Cid, et dont le coup d'essai est une victoire importante? On n'en sait trop rien encore, un bon sujet certainement. Si Gayoffe et Houli sont restés simplement ce qu'ils étaient l'an dernier, les battre n'est pas un exploit, même pour un débutant.

Le lendemain, à Maisons Laffitte, nous avons eu la victoire de Sightly dans l'Optional. Certes il n'y a pas lieu de crier merveille. Gagner l'Optional avec 52 kilos n'est pas un exploit. Mais elle a gagné vraiment bien plaisamment, et elle a bien des arguments pour elle. Sa parenté d'abord et son entraîneur qui la tient, en haute estime.

Arrivons à Nice. Les favorites n'ont décidemment pas de chance dans ce Grand Prix. La vaillante Tripolette n'a guère mieux réussi que ne l'avait fait l'an dernier Marsa. Fidèle à son système, son entraîneur ne lui avait accordé aucun repos, il l'avait tout l'hiver entraînée sans répit. Elle semblait d'ailleurs s'en bien trouver.

Il y a bien des raisons pour expliquer sa défaite: le poids, la monte, on n'a que l'embarras du choix. Les courses prochaines nous édifieront. Enregistrons en attendant la victoire de Garance II.

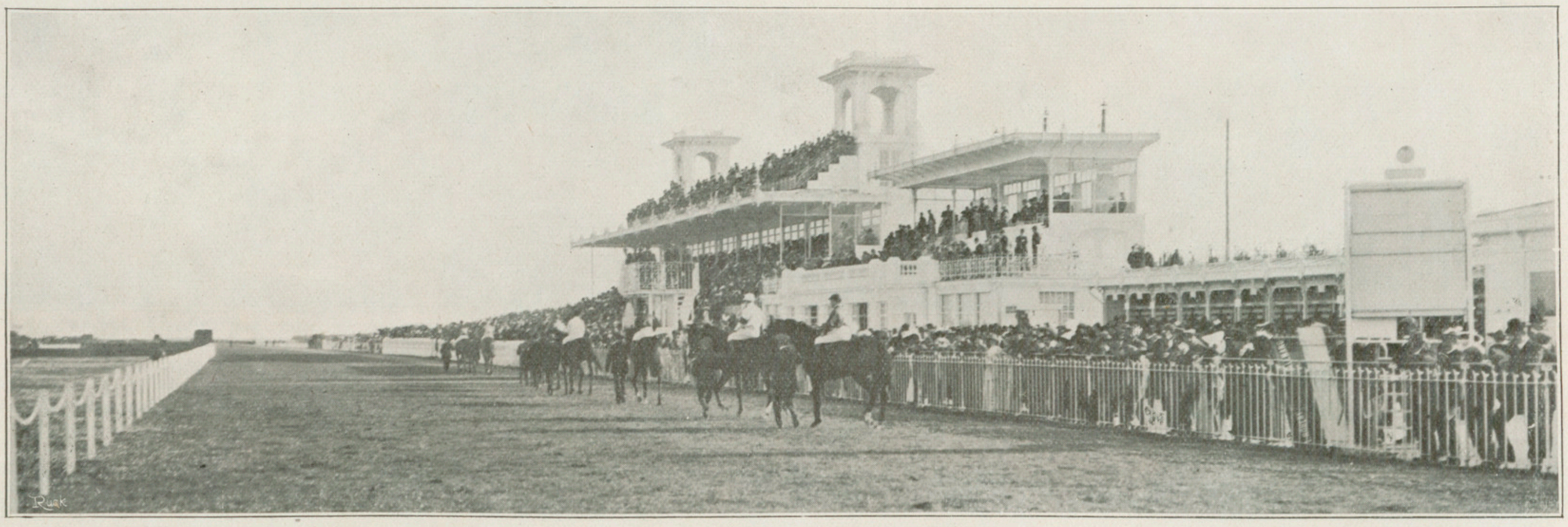
La monte de Stern, sa belle apparence, le prestige des couleurs qu'elle portait (car les couleurs de M. de Romanet sont très populaires à Nice) lui ont valu une certaine faveur. Elle a gagné d'ailleurs très plaisamment et il faut souhaiter de la voir rester à la hauteur de ce succès.

STUART

Nous signalons à nos abonnés que les primes suivantes sont totalement épuisées:
Coffrets de chocolat Vinay; Parfums d'Orsay; Volumes à 3 fr. 50; Partitions de musique; Trousses de pêcheurs.
Nos abonnés trouveront de nouveaux avantages dans l'édition du *Carnet Multiprimes* que nous préparons actuellement et qui paraîtra sous peu.

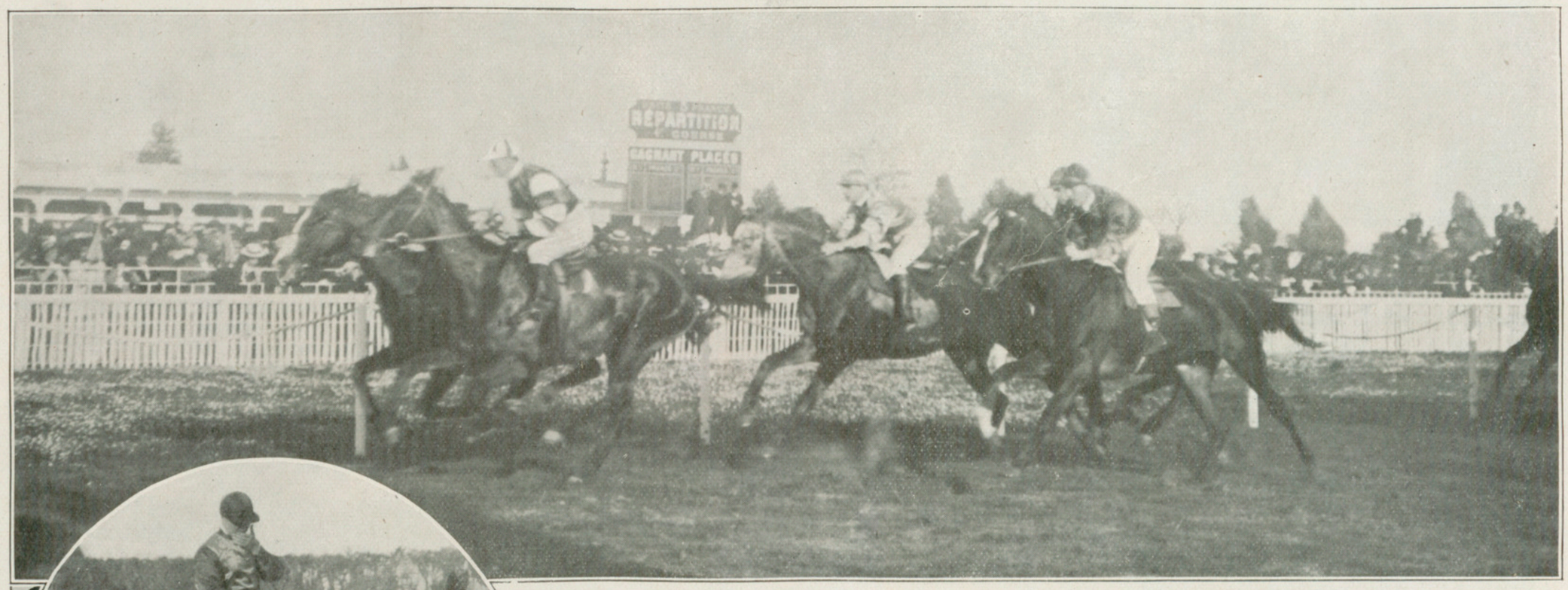
LE GRAND PRIX DE NICE

(Photographies de notre envoyé spécial)



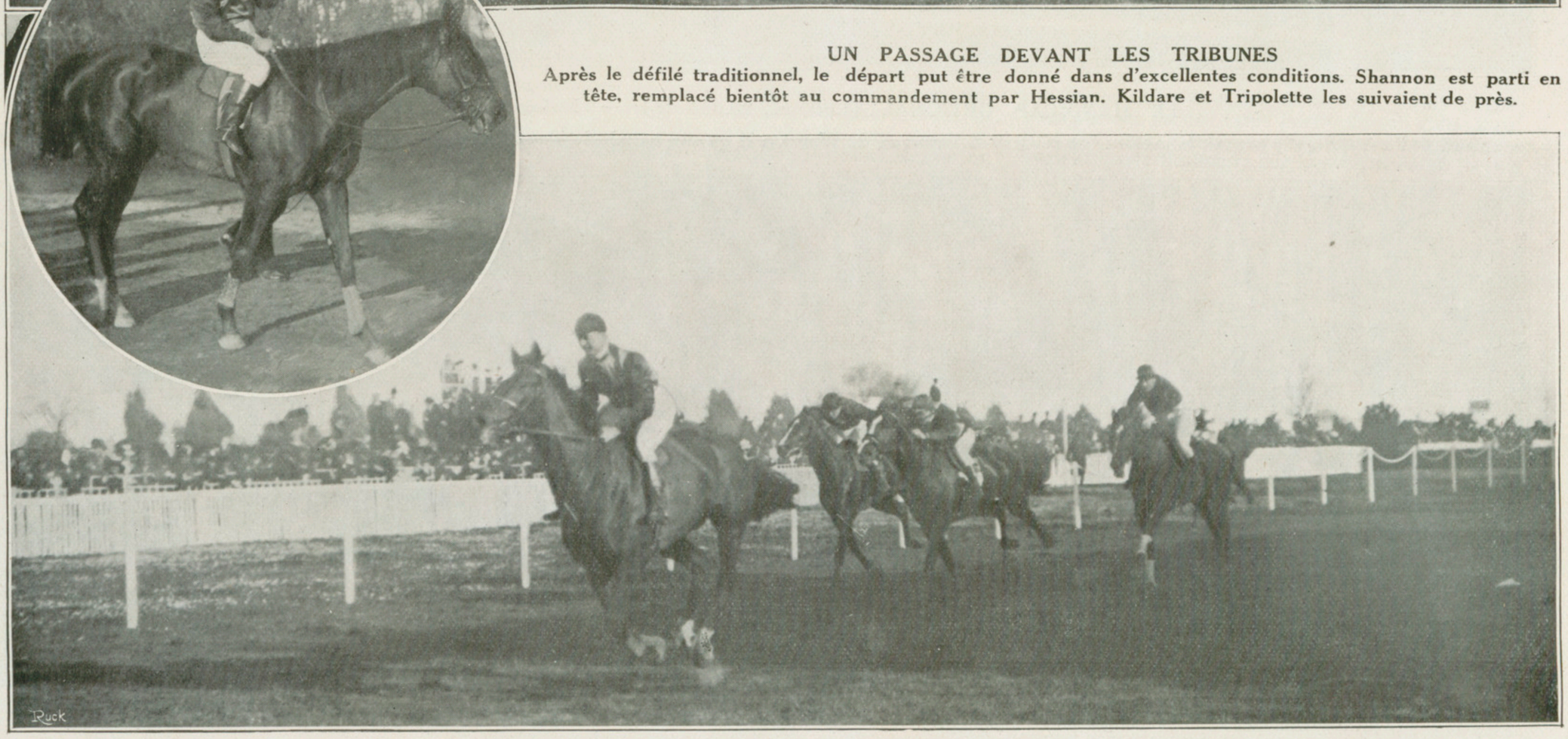
LE DEFILÉ AVANT LE CANTER

Le Grand Prix de Nice, disputé par onze concurrents, a présenté le plus vif intérêt, la course est revenue à Garance II, avec laquelle Stern a fait une course d'attente judicieuse. Le temps merveilleux avait attiré une très grande affluence de sportsmen sur l'hippodrome du Var.



UN PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES

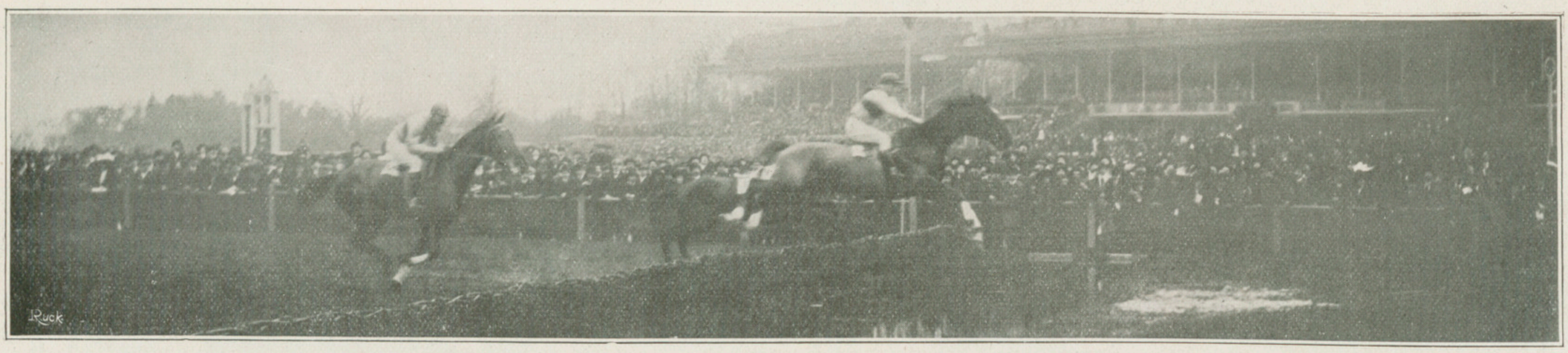
Après le défilé traditionnel, le départ put être donné dans d'excellentes conditions. Shannon est parti en tête, remplacé bientôt au commandement par Hessian. Kildare et Tripolette les suivaient de près.



L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE NICE. (2.200 mètres, 100.000 francs). — Nice, 17 mars.

Au tournant, Templier III a poussé une bonne pointe, mais Garance II arrivait à l'extérieur et, en quelques foulées, la pouliche de M. de Romanet se détachait, passant le poteau avec trois longueurs et demie d'avance sur Templier. Météore troisième à une demi-longueur. En médaillon, Garance II, après sa victoire.

LES COURSES DE LA SEMAINE



Ray Grass Crémier Soir de Fête

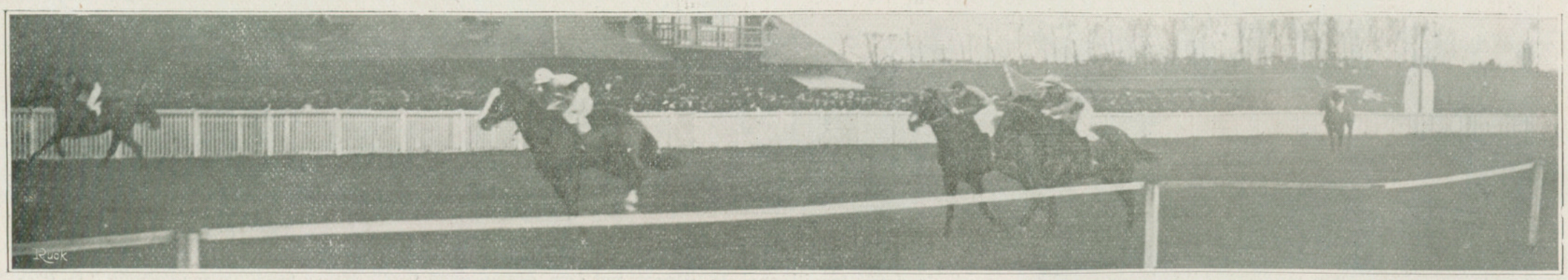
LA RIVIÈRE DU HUIT DANS LE PRIX EMILIUS (Steeple, 4.200 m., 10.000 fr.) — Auteuil, 14 Mars.

Soir de Fête a mené jusqu'à la dernière haie où Ray Grass le rejoignait. Soir de Fête laissait passer son compagnon d'écurie qui gagnait par trois longueurs. Crémier avait désarçonné son jockey, à la rivière des tribunes et avait continué.

Le Cid III Gayoffe Houli Impérial II Zénith II Salami Galion d'Or Héros II

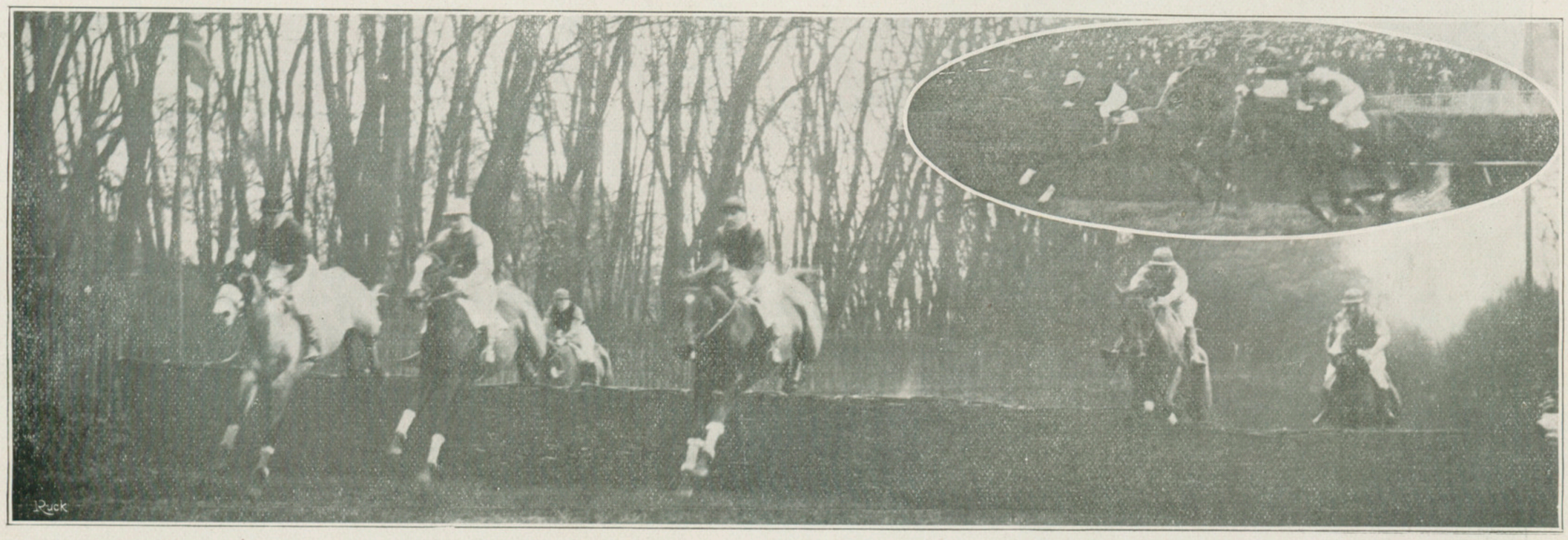
LE PRIX DE SAINT-CLOUD (2.000 m., 20.000 francs.) — Saint-Cloud, 15 mars.

Galion d'Or a pris la tête dès le départ et l'a conservée jusqu'après le dernier tournant. A la distance, Gayoffe et le Cid III se détachaient. Le Cid l'emportait d'une longueur et demie. Houli était troisième devant Zénith II.



LE HANDICAP OPTIONAL (1.600 m., 20.000 fr.) — Maisons-Laffitte, 16 Mars.

Au poteau ordinaire, Sightly prenait le meilleur et résistait à l'attaque de Wagram II qu'elle battait de deux longueurs et demie. Holly Hill était troisième à une tête.



Kom Ombo L'Argentière II Joyeux II Gay Duchess Zillah Maïs II

LA CLAIE DES FORTIFICATIONS DANS LE PRIX JUIGNE (haies, 3.500 m., 15.000 fr.). — Auteuil, 17 Mars

Kom Ombo menait d'abord. A la dernière haie, les concurrents étaient presque ensemble devant Zillah qui culbutait. Sur le plat, Gay Duchess réglait facilement à la fin Joyeux II. En médaillon, le saut de la rivière dans le Prix d'Auteuil (3.500 m., 20.000 fr.), gagné par Tricoche.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Corbett, léger et vite comme toujours sur ses jambes, tournait autour de Fitzsimmons, comme un faucon autour de sa victime. Fitz replié sur lui-même, suivant de l'œil tous les mouvements de son adversaire, semblait une panthère, prête à bondir aussitôt qu'elle verrait un passage. Après avoir tourné un moment, Corbett s'élança et porta un coup à Fitz sur la bouche. Le combat était commencé, Fitz, clinchant une seconde, tourna la tête vers la loge où se trouvait sa femme et lui fit un petit signe d'encouragement.

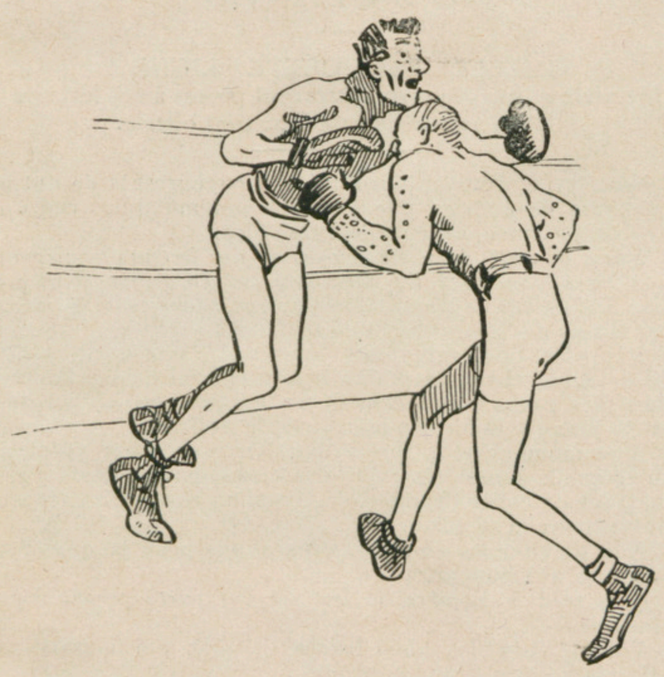
Je n'ai pas l'intention de raconter ici par le détail tout ce combat. Chacun des coups, cependant, est resté dans ma mémoire. Je peux fermer les yeux et voir se dérouler devant moi toutes les péripéties de la bataille. Je l'ai souvent fait, quand j'étudiais un coup ou que je m'entraînais pour le jeu des jambes.

Le premier round fut tout entier rempli par un joli travail de vitesse, sans un coup vraiment dur, chaque homme s'essayant à étudier la manière de l'autre. Chacun d'eux avait déjà vu l'autre combattre et ne se laissait pas facilement tromper. Ni l'un ni l'autre ne voulait compromettre sa chance, encore que Fitzsimmons semblât être le moins prudent des deux.

Corbett sautait et frappait avec mesure. Fitz, la figure rougie par les coups, se contentait de grimacer et d'attendre sa chance.

Ce n'était pas un de ces boxeurs qui, comme Corbett, fatiguent peu à peu et méthodiquement leur adversaire. C'était un frappeur terrible, qui triomphait par un knock-out inattendu. Corbett le savait et se montrait aussi prudent qu'un renard. C'était vraiment un beau spectacle que de voir chaque homme étudiant son adversaire et mesurant ses coups à moins d'un pouce près. A la fin du round, Corbett retourna à son coin en sautant et en riant, plein de joie et de confiance. Fitz resta debout, comme s'il n'avait pas besoin de s'asseoir pour se reposer.

Et le combat continua. Corbett devenant plus audacieux, marquant Fitz du gauche et du droit aussitôt qu'il trouvait un passage. Fitzsimmons atteignit la bouche de Jim, d'un droit très dur et je vis une grimace passer un moment sur la figure de notre champion, Il avait la lèvre fendue, mais il ne voulait pas montrer le « premier sang ». Il se



FITZ L'ATTEIGNIT PAR LE FAMEUX COUP AU « SOLAR-PLEXUS »

mit à frapper jusqu'à ce qu'un mince filet cramoisi coulât du nez et des lèvres de son adversaire et alors, seulement Corbett cracha le sang qu'il avait dans la bouche.

Fitzsimmons bluffait et Corbett le voyait aussi bien que n'importe qui dans l'assistance. Chaque fois qu'il était frappé, le boxeur roux tournait la tête vers son coin et souriait à sa femme, pour lui faire croire qu'il n'était pas atteint. Corbett lui portait des coups très durs, mais il n'arrivait pas à l'endormir, et pour Fitzsimmons, qui était un rusé, c'était peut-être un de ses moyens d'amener l'homme le plus scientifique à sa portée.

Au sixième round, le jeu rapide des jabs et des crochets courts à la mâchoire commença. Le champion des poids moyens semblait fatigué; il avait peine à se tenir sur ses jambes. Sa figure était couverte de sang. Corbett frappait de plus en plus dur et semblait plein de confiance. Enfin, Fitz vint en clinch, reçut un coup au corps et glissa sur les mains et sur les genoux. Puis il se mit franchement sur les genoux et se débarrassa la gorge du sang qui l'étranglait et lui soulevait le cœur. Il laissa compter neuf et se releva. Corbett l'attendait de pied ferme. Au lieu de se jeter sur lui comme un sauvage et d'essayer de le mettre à terre à nouveau en l'assaillant sans cesse, comme le font la plupart des boxeurs, quand ils croient avoir leur homme, il prit son temps, faisant des feintes et ne frappant qu'avec prudence, pendant que son adversaire chancelait. Nous étions dans la joie, mais le vieux rusé qu'est Belly Delaney, le vétéran, cria à Corbett : « C'est du chiqué, Jim ! Méfie-toi ! »

Quand la cloche sonna, Fitz revint dans son coin, comme un homme ivre, et se laissa tomber sur sa chaise. Nous nous occupions de Corbett, mais, en jetant un coup d'œil de l'autre côté du ring je vis la serviette s'agiter frénétiquement dans le coin opposé. Evidemment, les seconds de Fitz étaient en émoi. Dans notre coin, Jim était assis bien droit, riant et faisant des plaisanteries, avec ses amis, dans l'assistance. Il paraissait devoir gagner facilement. Sans doute, il pensait aux bons jours qu'il allait passer, quand il serait sacré à nouveau champion du monde. Ainsi, pour moi, car, durant les quelques derniers jours, j'avais compris que Corbett, quand il aurait remporté la victoire m'emmènerait avec lui dans l'Est et me mettrait à même de prendre une place parmi les champions. Quand il se retirerait, ainsi avait-il dit à Charlie White, c'est moi qui lui succéderais et qui chercherais à me faire une place avec mes poings.

Mais, quand la cloche sonna pour le commencement du septième round, Fitzsimmons se leva de sa chaise, rapide comme l'éclair. Je vous assure qu'il ne paraissait plus ivre du tout. Il se précipita sur Corbett avec tant d'ardeur à travers le ring, que Jim, fut, pour ainsi dire, surpris dans son coin. A partir de ce round, Fitz ne tourna plus la tête vers sa femme, et donna toute son attention au combat. Il sentait qu'il jouait une trop forte partie pour s'en laisser détourner un instant.

Avait-il fait du chiqué dans le sixième round, ou s'était-il remis dans l'intervalle ? Personne autre que lui ne le saura jamais. En tout cas, c'était maintenant un tout autre homme, Corbett s'en rendit compte au premier choc. Je pus voir le sourire disparaître de ses lèvres et toute sa figure devenir d'un gris terne. En même temps, il grinçait des dents terriblement. Je sentais qu'il employait toutes les ressources de sa science merveilleuse pour esquiver les coups terribles de son adversaire, cherchant à lui porter celui qui l'enverrait à nouveau sur le plancher pour plus de neuf secondes, cette fois. C'était fini des rires et des plaisanteries, dans notre coin. L'affaire devenait trop sérieuse. Corbett combattait avec l'habileté et l'acharnement du joueur qui joue ses dernières cartes. Quand, au quatorzième round, Fitz l'atteignit avec ce fameux coup au « solar plexus », il tomba dans les cordes, à travers le ring, et essaya désespérément de se relever. Les dix secondes nous parurent courtes. Je pouvais à peine croire que cet homme que je voyais se débattre sur le plancher était le champion et qu'il ne le serait plus dans quelques secondes. Stupéfié par la rapidité de la chute, je tournai les yeux vers Billy Delaney. Il se cramponnait, avec les mains, au plancher du ring et sa tête s'avançait entre les cordes. Je voyais ses lèvres remuer. Juraitil ou faisait-il une prière ? Je ne sais. Les dix secondes étaient finies. Fitzsimmons triomphait au milieu d'une foule qui s'était précipitée à travers les cordes de tous les côtés du ring. Corbett se remit sur ses pieds, au moment même où nous allions le relever. Il nous repoussa furieusement et se jeta sur Fitz qui ricanait. Nous parvînmes à les séparer et nous entraînâmes notre pauvre champion détrôné vers le vestiaire. Il était littéralement fini, depuis ce dernier coup au bas du sternum. En le regardant, je me rendis compte que c'était un très bon coup pour finir un homme dans un combat.

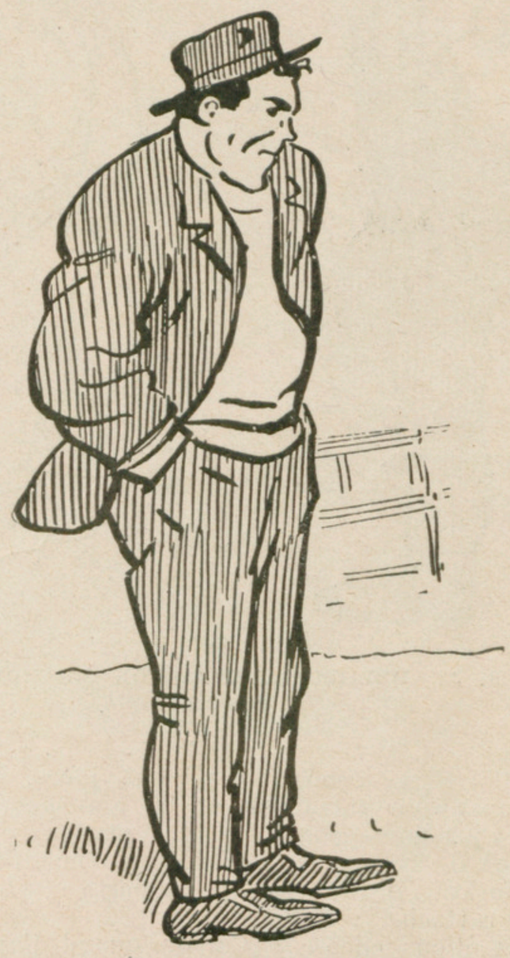
Depuis ce temps, je m'en suis servi souvent moi-même : c'est un coup décisif. Et j'ai eu d'autant plus de plaisir à m'en servir contre Fitzsimmons, que c'est lui qui me l'avait appris.

CHAPITRE XIX

JE PARS A LA CONQUÊTE DU CHAMPIONNAT

Aussitôt le combat terminé, Corbett rejoignit San Francisco, en toute hâte, en train spécial. Une grande réception avait été préparée, mais, naturellement, elle fut décommandée.

La neige recommença à tomber dans l'après-midi. Sans attendre les autres combats qui devaient se disputer après 2 heures, Charlie White et moi, nous quittâmes l'arène et nous partîmes pour une



TOUT CE QUE J'AVAIS GAGNÉ, C'ÉTAIT L'EXPÉRIENCE

longue promenade à travers les rues écartées de Carson. Nous étions stupéfiés par ce résultat inattendu. Cela changeait tous nos plans en un instant, Au lieu de partir pour l'Est en grande joie, nous nous trouvions aussi peu avancés qu'auparavant. J'étais un peu triste moi-même, car, outre que j'étais ennuyé de la défaite de Corbett, tout ce qui me restait de ces quelques semaines d'un travail très dur, c'était l'expérience. En fait, j'avais joué sur l'issue de ce combat. Si Corbett avait gagné, nous aurions eu une large partie de son gain. Mais, tout était pour le vainqueur, et Corbett et ses frères avaient parié beaucoup sur ses chances et ils perdaient gros.

Charlie White et moi nous promenâmes longtemps à travers les rues et les places, sans dire un mot. Je repassais tout le combat, round par round. Au bout de quelque temps, je m'arrêtai, et je dis :

— Charlie, est-ce que ce sont vraiment deux grands boxeurs ?

— Mon garçon, dit White, vous avez vu aujourd'hui les deux meilleurs hommes qui se soient jamais rencontrés sur un ring.

Je réfléchissais un peu, mais je ne semblais pas convaincu.

— Pensez-vous qu'ils soient vraiment aussi bons que cela ?

— J'ai suivi la boxe depuis mon enfance, dit White, et ce sont les deux meilleurs hommes que j'ai jamais vus.

— Alors, je serai champion du monde, dis-je car je peux les battre tous les deux ! J'en suis sûr.

Nous avions descendu nos valises et nos malles à Carson sur la voiture, en venant au combat, de sorte que nous n'avions pas besoin de retourner à Springs. La foule se dispersait dans toutes les directions et nous faisions de même. Depuis ce jour, j'ai souvent rencontré Corbett, et Mac Vey, et Wood,

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

Dans ce numéro, nos lecteurs trouveront une ligne dont tous les caractères ont été mélangés. Il s'agit de la reconstituer. Cette reconstitution forme la dixième réponse de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

et Kid Egan, et l'athlète collégial, et Delaney, et White, mais nous ne nous sommes jamais trouvés tous réunis, depuis ces bons vieux jours de Carson.

Pour moi, je revins à San Francisco, pas trop tracassé, car j'avais des matches en perspective. La rencontre avec Van Burkirk était signée ; Billy Delaney avait le temps maintenant de s'occuper de mes affaires et il devint mon manager. Le match avec Van Burkirk était fixé au 9 avril, trois semaines après la rencontre Corbett-Fitzsimmons. Naturellement, j'étais en excellente forme ; néanmoins, je

« ALORS, JE DEVIENDRAI CHAMPION DU MONDE, » DIS-JE.

travaillai ferme pendant ces vingt jours. J'avais maintenant un entraîneur et un manager à mon tour, et je commençais à être quelqu'un.

Avant de passer au récit de ma rencontre avec Van Burkirk, il faut que je rapporte une histoire qui s'y rattache.

Nous étions encore à Carson, quand j'appris à mon camarade, l'athlète collégial, que j'allais me mesurer avec Van.

— Jeff, me dit-il, je voudrais que vous me promettiez quelque chose.

— De quoi s'agit-il ? demandai-je.

— Je voudrais que vous me promettiez de casser la figure à Van Burkirk. Ne le ménagez pas, quand vous le tiendrez.

— Oh ! parfait, dis-je en riant, je l'assommerai à votre convenance. Mais, pourquoi ? Qu'est-ce qu'il vous a fait ?

Alors, il me raconta son histoire. Il se trouvait un an auparavant à Stockton, Cal., où se tenait un concours athlétique. Après la réunion, il fut invité, par un frère du gouverneur Budd, à assister à un combat qui devait réunir Théodore Van Burkirk et Patsy Corrigan. Il y alla. Quand les deux hommes se trouvèrent en présence sur le ring, on s'aperçut tout de suite qu'il y avait entre eux une grande différence. Van Burkirk était un grand garçon mal taillé, avec un front bas, les épaules tombantes. Il avait une tête de plus que Patsy Corrigan, qui paraissait plutôt gras et lourd. La vérité, je l'appris d'autre part, c'est que la femme de Patsy était très malade, presqu'à la mort, et qu'il cherchait à se procurer de l'argent par tous les moyens. C'est pour cela qu'il avait conclu ce match inégal, sans même avoir un jour d'entraînement.

Quand le combat commença, le petit Corrigan se mit à se défendre comme il pouvait, et, pendant quelque temps, il fit très bien. Mais le grand Van Burkirk recherchait les corps à corps, s'appuyant de tout son poids sur son petit adversaire, le frappant avec le dos de la main, faisant de la lutte plus que de la boxe, jusqu'à ce que le pauvre Patsy fut complètement épuisé. Puis il commença à l'envoyer à terre. Il le frappa à la mâchoire, et Corrigan s'affaissa comme un bœuf atteint par la masse du boucher. A neuf, il était sur ses pieds, recommençant à combattre comme un enragé. Après un ou deux rush, il était fini et Van Burkirk l'envoya de nouveau à terre. Cela recommença cinq ou six fois.

Enfin, le petit Corrigan, n'ayant plus qu'à moitié conscience, mais encore au combat instinctivement, parvenait tout juste à se tenir sur ses jambes, laissant pendre ses deux bras, les yeux fermés et se balançant doucement d'un côté sur l'autre. Il ne se rendait plus compte s'il était sur le ring ou bien ailleurs. L'arbitre aurait dû arrêter le combat, mais il était occupé à causer. Van Burkirk, s'il avait été autre chose qu'un sale singe, n'avait qu'à le pousser doucement avec la main, il l'aurait envoyé sur le plancher, ou à faire signe aux seconds de Patsy de jeter l'éponge.

Mais il ne fit ni l'un ni l'autre. Il considérait son adversaire avec un sourire sardonique. Il recula le bras droit en arrière, prenant sa distance comme s'il avait été au punching ball, et le frappa aussi fort qu'il put.

Le coup arriva si dur à la mâchoire du pauvre homme sans défense, qu'il l'enleva littéralement de terre. Il fut projeté en l'air et retomba sur la tête.

Cette fois, Corrigan était « out » pour de bon.

Van Burkirk ricanait pendant que les seconds de Patsy essayaient de le ranimer. Plusieurs spectateurs sautèrent sur le ring et se précipitèrent sur la brute. La police dut s'interposer et le protéger jusqu'au vestiaire. Ce ne fut guère qu'au bout d'une demi-heure que le pauvre Patsy ouvrit les yeux. Il y avait longtemps que son brutal adversaire avait été jeté à la porte de l'arène. Si Corrigan n'était pas revenu à lui, il paraît que l'autre aurait été lynché.

— C'est la chose la plus horrible que j'ai jamais vue, me dit le champion de collège, et je vous supplie d'infliger à ce gorille à tête plate, une correction telle qu'il ne l'oubliera jamais.

— C'est ce que je ferai, répondis-je.

Et je la lui infligeai, en effet.

CHAPITRE XIX

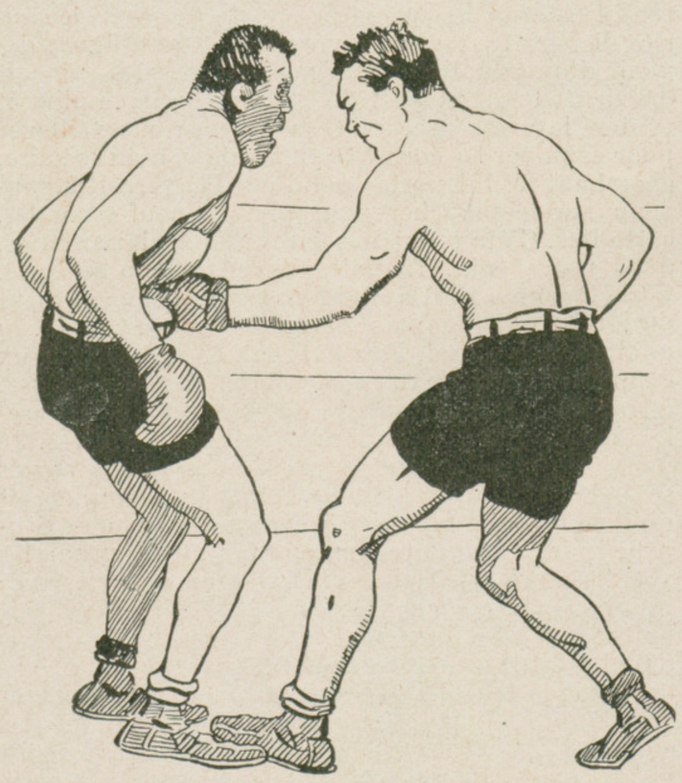
JE BATS VAN BURKIRK ET BAKER

Ce qui m'est resté surtout du match avec Van Burkirk, c'est un détail amusant. Quand j'arrivai au Pavillon, ce soir là, avec Delaney, la seule chose qui me tracassait, c'est que le match était en vingt rounds, et que s'il durait jusqu'à la fin, je ne pourrais pas prendre le dernier bateau pour Oakland et que je perdrais une bonne nuit de sommeil. Aussi, je me promis d'en finir aussi vite que je le pourrais, et d'essayer de prendre le steamboat de 11 h. 45 qui m'amènerait à quelques pas de chez moi avant minuit.

Mais, une fois dans le vestiaire, je m'aperçus que Delaney était inquiet. Il avait une figure longue d'un yard, et on aurait dit, à voir sa mine, que dmsu nesaqnte uiud,inl rv oqelil arrae lpes altile son meilleur ami. Il se promenait de long en large, regardant toujours du côté de la porte.

— Billy, lui dis-je, qu'est-ce que vous avez ? Vous ne pensez toujours pas que ce gros garçon de Marysville va avoir raison de moi !

— Oh non, répondit Billy, mais, Jim, prenez



JE LUI PORTAI MON COUP FAVORI A L'ESTOMAC ET LE MIS KNOCK-OUT

garde à son gauche et ne vous laissez pas atteindre. Prenez votre temps avec lui ! Billy me parlait d'une façon si solennelle, que, si j'avais été susceptible, cela aurait pu me blesser. Je voyais qu'il était très ennuyé. Il venait de perdre un champion, avec Corbett, et il essayait de m'élever à sa place. Si j'étais battu dans ce premier combat, ce serait une chose déplorable pour la réputation de Billy, mais si je faisais un beau match et que je gagne, cela vaudrait pour lui une belle pile de dollars. Billy m'avait vu travailler, mais il ne savait pas comment je tiendrais le coup dans un combat un peu dur et ce Van Burkirk était considéré comme un battant.

Je ne pensais pas à tout cela sur le moment, naturellement. Mon premier mouvement fut de me fâcher de ce que Delaney émettait des doutes sur ma victoire. Mon second fut de dire :

— Je vous parie un souper aux huîtres, Billy, dis-je, que je mets le type dehors en six rounds !

Enfin on nous appela, et je me trouvai face à face avec Van Burkirk sur le ring. Il souriait et se tenait debout, s'allongeant sur les cordes pour paraître plus grand, ce qui m'amusa beaucoup. Il ne paraissait pas du tout féroce et, quand nous commençâmes à combattre, je ne voyais pas en lui l'horrible gorille que l'on m'avait dépeint. Je le vis un peu mieux quand nous en vînmes aux prises et que je commençai à le pourchasser à travers le ring. Ce ne fut pas un combat, car la seule chose que je me rappelle c'est que, dès le second round, je me rendis compte que je pourrais en finir et prendre mon bateau. Alors, j'entrai dans M. Van Burkirk. Je lui portai mon coup favori du gauche à l'estomac et je l'envoyai dormir. Billy Delaney me paya les huîtres et j'eus mes neuf heures de sommeil, comme à l'habitude.

Comme Van Burkirk avait été champion de la Côte du Pacifique, et qu'il avait battu nombre de poids lourds professionnels, il était regardé comme le champion de la Côte et le titre me revint. Ce fut mon premier championnat. Dan Long avait cessé de boxer, après que je l'eus battu et était devenu policeman à Los Angeles. Van Burkirk revint à Margeville et s'établit coiffeur. Ainsi, je me trouvai avoir le champ libre, à part un poids lourd de l'Est. C'était Henry Baker et nous fûmes matchés pour le 19 mai, un mois et dix jours après ma rencontre avec Van Burkirk.

Ce Baker était un vrai boxeur. Il venait de Chicago, où on l'appelait Baker le Boucher. Il avait fait de jolis combats dans l'Est, un peu partout, et il venait de Californie où il avait battu le grand Dan Creedon. Il y avait donc du mérite à le rencontrer.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries[1]

QUELLE EST CETTE LIGNE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Nous présentons aujourd'hui aux concurrents de notre concours de Jeffries une nouvelle énigme qui, avec un peu de patience, sera facile à résoudre.

Dans le texte de notre feuilleton, nos lecteurs trouveront une ligne dont tous les caractères ont été mélangés. Nous leur demandons de bien vouloir la reconstituer en se guidant sur le sens des lignes qui l'encadrent.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*

2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*

3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*

4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*

5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée valeur : 140 francs.*

6e PRIX : *100 francs en volumes. et 500 francs d'autres prix en volumes.*

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours. CALCHAS.

(1) Voir les numéros depuis le 696.